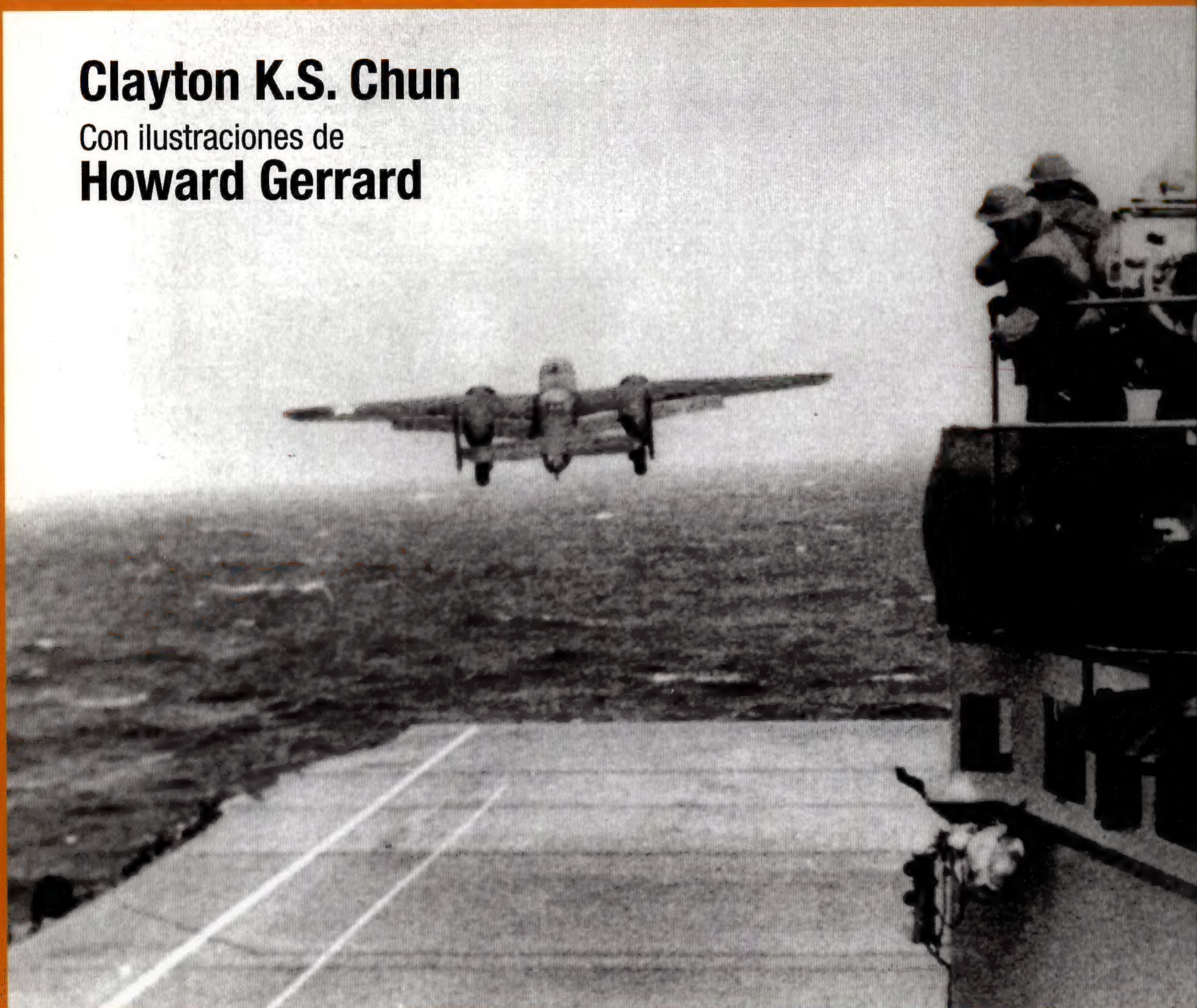
Japón, abril de 1942

Bombas sobre Tokio:
Estados Unidos contraataca



Clayton K.S. Chun

Con ilustraciones de

Howard Gerrard

OSPREY
PUBLISHING

Japón, abril de 1942

Bombas sobre Tokio:
Estados Unidos contraataca

Japón, abril de 1942

Bombas sobre Tokio:
Estados Unidos contraataca



Clayton K.S. Chun • Ilustrado por **Howard Gerrard**

Nota del autor

Quiero dar las gracias a todos aquellos que me han apoyado mientras he escrito este libro. A Mickey Russell, de la Agencia de Investigación Histórica de la USAF, que me proporcionó una ayuda inestimable al darme acceso a numerosos ficheros sobre el raid de Doolittle. A Robert E. Schnare, director de la Biblioteca de la Academia de Guerra Naval de Estados Unidos; que obtuvo para mí los cuadernos de bitácora de los buques que tomaron parte en la operación. Al personal del Instituto de Historia Militar, que estuvo siempre dispuesto a echarme una mano en este proyecto. A mi editor, Michael Bogdanovic, que me mantuvo en el camino correcto (aunque estrecho). Por último, quiero dar las gracias a mi familia, por su comprensión y paciencia.

Pérez Galdós, 36 bis, 08012 Barcelona
http://www.rbacoleccionables.com
Tel. atención al cliente: 902 49 49 50

Realización: Editec
Traducción de José F. Martín Martín
Edición: Paco Sánchez Pina

Título original: *The Doolittle Raid 1942: America's first strike back at Japan*
Primera edición en Gran Bretaña, 2006. Osprey Publishing Ltd.

Distribuye en España
Sociedad General Española de Librería
Avda. Valdeparra, 29 (Pol. Ind.)
28108-Alcobendas (Madrid)
Tel.: 91 657 69 00

ISBN: 978-84-473-5562-4
Depósito Legal: M-7825-2008
Impreso en España. *Printed in Spain*

CLAVE DE SÍMBOLOS MILITARES

SUMARIO

CONQUISTAS JAPONESAS EN EL PACÍFICO, DICIEMBRE DE 1941-ABRIL DE 1942

1. 7 de diciembre de 1941: La Flota del Pacífico de EE UU, atacada en Pearl Harbor.
2. 7 de diciembre de 1941: La isla de Midway, bombardeada por los destructores *Ushio* y *Sazanami*.
3. 8 de diciembre de 1941: El 25.° Ejército del general Yamashita invade Malasia.
4. 8 de diciembre de 1941: las tropas japonesas atacan la guarnición de EE UU en Shanghai.
5. 8 de diciembre de 1941: A primeras horas del día, los japoneses toman Singapur.
6. 9 de diciembre de 1941: Las tropas japonesas ocupan Tarawa y Makin, en las islas Gilbert.
7. 9 de diciembre de 1941: Bangkok cae en manos japonesas.
8. 10 de diciembre de 1941: Los buques británicos *Repulse* y *Prince of Wales* hundidos en las costas de Malasia.
9. 11 de diciembre de 1941: Las tropas japonesa destruyen la pequeña guarnición de EE UU en Pekín.
10. 13 de diciembre de 1941: El 14.° Ejército del general Homma (43.000 soldados) invade Filipinas.
11. 16 de diciembre de 1941: Las fuerzas japonesas inician la invasión de Borneo, desembarcando en Sarawak y Brunei.
12. 23 de diciembre de 1941: Los japoneses conquistan Wake.
13. 24 de diciembre de 1941: Nuevos desembarcos japoneses al sur de Manila. Proceden de las islas Palau.
14. 25 de diciembre de 1941: Cae Hong Kong. Tres divisiones japonesas toman la ciudad.
15. 11 de enero de 1942: Las tropas japonesas desembarcan en las Célebes: se declara la guerra a las Indias Occidentales Holandesas.
16. 15 de enero de 1942: El 15.° Ejército del general Ida comienza la invasión de Birmania.
17. 23 de enero de 1942: Comienza la invasión japonesa de Nueva Guinea.
18. 2 de enero de 1942: Manila es ocupada por los japoneses.
19. 19 de enero de 1942: Los japoneses toman Borneo Occidental.
20. 2 de febrero 1941: Los japoneses invaden Java, en las Indias Occidentales Holandesas.
21. 14 de febrero de 1942: Los japoneses invaden Sumatra, en las Indias Occidentales Holandesas.
22. 15 de febrero de 1942: Las tropas británicas se rinden en Singapur.
23. 19 de febrero de 1942: La aviación japonesa bombardea Darwin, Australia.
24. 8 de marzo de 1942: Las tropas holandesas se rinden en Java.
25. 13 de marzo de 1942: Desembarcos japoneses en las islas Salomón.
26. 8 de abril de 1942: La TF-16 parte de Pearl Harbor para reunirse con la TF-18, que zarpó de la bahía de San Francisco el 2 de abril.
27. 9 de abril de 1942: se rinden las fuerzas de EE UU en Bataan.
28. 18 de abril de 1942: Incursión de Doolittle contra Tokio



INTRODUCCIÓN

El raid de Doolittle tuvo muchas características bélicas que los líderes actuales desean pero que rara vez ven. El ataque del 18 de abril de 1942 sobre Tokio y sus áreas adyacentes fue posible gracias a la cooperación de diversas ramas de las fuerzas armadas; necesitó, en relación a otras intervenciones, pocos recursos; fue organizado y ejecutado en un período de tiempo muy corto; fue una completa sorpresa; permitió a los comandantes aceptar riesgos; obligó a pensar de forma innovadora; y los resultados tuvieron un efecto estratégico significativo. El audaz ataque fue una de las incursiones más famosas de toda la guerra y cambió el curso de los acontecimientos en el Pacífico.

A principios de 1942, el panorama estratégico para los Aliados era muy sombrío. En el teatro del Pacífico, Estados Unidos, el Imperio británico y Holanda habían estado en continua retirada desde el 7 de diciembre de 1941. Estados Unidos había abandonado vastas áreas de Filipinas, perdido Guam, había sido derrotado en la isla de Wake y se preparaba para lo peor en Hawai y en la costa oeste. Las fuerzas norteamericanas de tierra, mar y aire no podían detener a los japoneses, y la nación parecía paralizada por las perspectivas de grandes operaciones que irían desde el teatro del Pacífico hasta Europa. La población estadounidense, si bien estaba espoleada por los sucesos relacionados con el ataque a Pearl Harbor, tenía que hacer frente a grandes sacrificios para reunir los hombres y el equipo necesarios para luchar en una guerra global. Washington hizo todos los esfuerzos posibles para movilizar los recursos y la voluntad de la población a fin de derrotar a las potencias del Eje.

Estados Unidos no era la única nación que hacía frente a la derrota. Las fuerzas militares británicas desplegadas en Hong Kong, Malasia y, después, Singapur fueron barridas por las tropas japonesas en su avance. El Reino Unido utilizaba todas sus energías luchando en Europa y Oriente Medio; otro gran teatro de operaciones como el del Pacífico pondría a prueba a sus fuerzas militares, que se encontraban bajo una gran presión, y a sus habitantes. Los defensores de las Indias Orientales Holandesas habían sido derrotados y parecía que Australia estaba lista para ser conquistada. Los japoneses avanzaban como una marea a lo largo del Pacífico suroccidental. Aunque China llevaba combatiendo a los japoneses desde hacía varios años, ahora tenía que hacer frente a la ocupación y a una creciente expansión militar japonesa por todo el país. La Unión Soviética, que ya se había enfrentado a los japoneses con anterioridad, firmó un pacto de no agresión con Tokio en abril de 1941, cuando estaba siendo ocupada por los alemanes. Japón estaba atrincherada también en la Indochina Francesa y continuaba dominando a Corea, su Estado vasallo. La situación estratégica de Estados Unidos no parecía envidiable en absoluto, y los japoneses parecían imparables.

El presidente Franklin Delano Roosevelt, tras avivar el espíritu de la nación americana y sacarla de la depresión económica, ahora se veía enfrentado



El ataque sorpresa de Japón a Pearl Harbor en Hawai provocó la entrada de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. El USS *Arizona* era el epítome del estado de la Marina estadounidense tras el ataque. (National Archives)

a una guerra que requería un liderazgo y unas capacidades extraordinarias para ganarla. Pese a que había preparado al país para la guerra, incrementando el presupuesto militar y aumentando la estructura de las fuerzas militares, ahora tenía que recuperar la confianza pública para vencer la reciente cadena de desastres militares. Sin la voluntad popular, Estados Unidos tendría tiempos difíciles por delante para alcanzar el necesario nivel de apoyo y de actuación de todos los estadounidenses, tanto si vestían uniforme como si no. Todos los estamentos políticos, económicos y militares del poder nacional sufrirían un tremendo desgaste si no se cambiaba el curso de los acontecimientos. Debía cuidarse y alimentar con exquisitez la voluntad estadounidense, necesaria para galvanizar la industria, la agricultura y a las fuerzas militares, y convertirlas en una fuerza efectiva contra las potencias del Eje.

El raid de Doolittle fue una combinación magistral de planificación, audacia y ejecución. A lo largo de la preparación del ataque se mantuvo una perspectiva conjunta de la operación militar, y los recursos de la Marina y del Ejército fueron usados para superar las carencias y plasmar nuevas ideas innovadoras en resultados prácticos. Esta operación avanzó, en ciertos aspectos, futuras operaciones conjuntas de la Marina y el Ejército en el Pacífico, en las que las fuerzas combinadas cooperarían para desmantelar el Imperio japonés en acciones de isla en isla a lo largo del teatro de operaciones. Embarcar en un portaaviones una fuerza de bombarderos y medios terrestres era algo que no se había logrado con anterioridad, y tan audaz plan requería una estrecha cooperación, planificación y entrenamiento.

Otra parte clave de la incursión fue que los mandos superiores aceptaran los riesgos que tal operación implicaba. La posible pérdida de una gran fuerza de operaciones era algo que no debía tomarse a la ligera, ahora que sólo unos limitados recursos navales de la Flota del Pacífico de Estados Unidos mantenían una delgada línea defensiva. Pero tampoco debía desdeñarse la voluntad de la nación de aceptar riesgos. El país necesitaría hacer uso de una considerable parte de sus limitadas fuerzas navales para lanzar un ataque con sólo 16 bombarderos. Desde esta perspectiva, los riesgos superaban con creces los beneficios. Una simple comparación de los pros y los contras de tal operación hubiera forzado su cancelación. Sin embargo, el efecto estratégico era el factor clave. Mermar la confianza del enemigo y cambiar el foco estratégico de los japoneses compensaban la posible perdida de los aviones de Doolittle. Otro beneficio potencial era aumentar la confianza en la victoria de la población norteamericana. Unos pocos hombres



Las fuerzas japonesas triunfaban a lo largo del sureste asiático y el Pacífico en el inicio de la guerra. Nada parecía impedir su progresión a finales de 1941. (National Archives)

audaces, impacientes por arriesgarse, podían dar beneficios significativos a Estados Unidos.

El efecto estratégico también demostró el valor del poder aéreo. Anteriores defensores de este nuevo aspecto del poder militar habían mantenido que el poder aéreo podía producir efectos muy profundos atacando objetivos críticos. Por ejemplo, la destrucción de centros de liderazgo o vitales áreas industriales podían devastar el país atacado. El poder aéreo podía, también, dar la capacidad de golpear con rapidez y directo al corazón del enemigo, como se había demostrado en la Batalla de Inglaterra y en Pearl Harbor. Un ataque sobre Tokio y otras áreas podría demostrar la vulnerabilidad del Gobierno, del Ejército, de la industria y de la población del Imperio nipón. Además, demostraría que su Marina y sus fuerzas aéreas imperiales no podían defenderlo.

El cambio de ánimo que se produjo en Estados Unidos también contribuyó a potenciar otras actividades. Por ejemplo, se incrementó la compra de bonos de guerra y se aumentó la producción de material bélico. Estas acciones no sólo apoyaron la campaña del Pacífico, sino que potenciaron la imagen de Estados Unidos como la del «Arsenal de la Democracia» que ofrecía una mano a los aliados europeos.

Por otro lado, el Imperio japonés había alcanzado su cúspide. Su progresión por el Pacífico tras la Primera Guerra Mundial incluía la cesión de las islas Marshall y otras áreas de Alemania, lo que reforzó la idea de que su crecimiento imperial no era un espejismo. Japón controlaba ahora una gran parte del Pacífico central entre Hawai y Filipinas. Con la ocupación de Manchuria y parte de China en 1922 había ampliado su imperio sin gran oposición. La Liga de Naciones se había mantenido al margen y había visto cómo Japón llevaba a cabo acciones aún más ambiciosas. Cuando se le hizo frente, Japón simplemente abandonó la Liga. Las potencias navales mundiales también incluyeron a Japón en sus tratados referentes al tonelaje naval y a los límites de ciertos tipos de barcos. Aunque limitado en el tonelaje, los japoneses negociaron los términos de los tratados que restringieron la fortificación y el refuerzo de ciertas instalaciones militares, como Hong Kong y Singapur, lo que les ayudaría, en el futuro, a hacerse con el control de estas áreas. El Imperio japonés parecía tener éxito en cualquier acción que emprendía. La Gran Esfera de Coprosperidad Asiática había crecido rápidamente desde los días de las primeras anexiones de parte de China, Corea y Manchuria al expandirse, por el sur, hacia Malasia y Nueva Guinea, y, por el este, hacia la isla de Wake. La apisonadora japonesa había aplastado fácilmente a las potencias coloniales occidentales, y recuperado los ecos de la victoria de la generación anterior en la guerra ruso-japonesa de 1904. Tokio había demostrado que sus fuerzas eran capaces de derrotar, tanto en tierra como en el mar, a un enemigo dotado de moderna tecnología.

El éxito japonés en el campo de batalla y las mesas de negociaciones no significaron mejoras instantáneas en casa. La población y la economía japonesas necesitaban grandes cantidades de diversos recursos ya de por sí escasos. La mayoría de estas materias primas se encontraba en Asia, pero bajo el control colonial de diversos países. Pese a tener más influencia política y militar, por conquista, las crecientes necesidades de la población y de la economía de la nación requerían una atención inmediata. El fracaso japonés a la hora de asegurar el acceso a estos recursos era un punto vulnerable que otras naciones podían aprovechar. La todavía no probada e indefendible conquista de territorio asiático era suficiente razón para limitar el comercio



El potencial industrial de Estados Unidos necesitaría tiempo y esfuerzo para ponerse en pie de guerra. La incursión de Doolittle fortalecería los ánimos, permitiendo que la producción de estas bombas de 450 kilos se disparara. (National Archives)

con Japón. Las naciones del mundo se alarmaban más y más con cada anexión japonesa de territorio asiático. A finales de la década de 1930, muchas naciones estaban cada día más preocupadas. Estados Unidos y otros países intentaron restringir la venta de petróleo y otras materias clave por diversos motivos políticos y económicos. Estados Unidos retuvo, además, productos manufacturados, a fin de castigar la economía de Tokio. Los esfuerzos norteamericanos también incluían la congelación de fondos y el aumento de la ayuda militar y de las ventas de material bélico a las fuerzas nacionalistas de Chiang Kai Chek. La URSS había demostrado su superioridad militar sobre Japón en los enfrentamientos fronterizos, con lo que la expansión hacia el norte parecía limitada. Sin embargo, cuando Francia y Holanda fueron ocupadas por los alemanes, los japoneses miraron al sur para recuperar el acceso a los recursos vitales de la zona, como petróleo, caucho, metales y productos agrícolas. Una pregunta esencial para los líderes nacionales japoneses era cómo conseguir estos recursos o finalizar los embargos sin que Estados Unidos o el Reino Unido les declarara la guerra. Pese a esta preocupación, las perspectivas de evitar un enfrentamiento eran escasas. Los medios diplomáticos fracasaron y las operaciones militares desembocaron en Pearl Harbor.

Las esperanzas japonesas se basaban en una victoria rápida que permitiera asegurar un perímetro bien defendido y destruir la capacidad de Estados Unidos y de los Aliados para detener su expansión. Los japoneses triunfaron y consiguieron hacer retroceder a los Aliados hasta unos límites exteriores que no parecían fáciles de romper. ¿Cómo podía Estados Unidos cambiar la situación estratégica para permitir no sólo recuperar el territorio perdido, sino también eliminar cualquier futura amenaza a las restantes áreas aliadas? ¿Estaban el resto de China, India, Australia o Nueva Zelanda destinados a ser los siguientes en la lista de los países conquistados? Dados los limitados recursos disponibles de Estados Unidos en el momento de movilizarse, ¿qué acciones podían proponer Roosevelt y sus mandos militares? La nación hacía frente a un súbito desastre, y se necesitaba hacer algo con rapidez y que produjera considerable impacto. La incursión de Doolittle era una manera de lograr este objetivo.

CRONOLOGÍA

Todas las horas son locales.

1941

7 de diciembre Japón ataca Pearl Harbor e inicia operaciones contra Estados Unidos, Reino Unido y Holanda.

8 de diciembre Tropas japonesas invaden Filipinas y Malasia.

10 de diciembre Guam, Makin y Tarawa son invadidas y ocupadas por Japón.

11 de diciembre Alemania e Italia declaran la guerra a Estados Unidos.

21 de diciembre Roosevelt pide una incursión de bombardeo sobre Japón.

22 de diciembre Comienzo de la Conferencia de Arcadia entre el Reino Unido y Estados Unidos. Durante la conferencia, estrategas de la US Navy (la Armada de EE UU) desarrollan la idea inicial para la incursión contra Tokio, basada en un plan para transportar aviones al norte de África.

23 de diciembre La isla de Wake cae en manos japonesas tras una valiente resistencia de los marines norteamericanos.

25 de diciembre Japón conquista Hong Kong.

1942

Enero Unidades del Ejército japonés invaden Birmania, y más tarde avanzan hacia el norte, la frontera china, y amenazan a la India.

2 de enero Manila cae cuando las tropas estadounidenses se retiran al sur, hacia Corregidor.

17 de enero Duncan instruye a Arnold sobre los planes iniciales. Arnold escoge a Doolittle para organizar, entrenar y equipar a las tripulaciones para el ataque contra Tokio.

23 de enero El primer B-25B es enviado a Mid-Continental Airlines para ser modificado.

31 de enero Comienza la selección de objetivos para la operación.

1 y 2 de febrero Ensayo, con éxito, del despegue de un B-25 desde el portaaviones *Hornet*.

15 de febrero Las tropas británicas se rinden en Singapur.

Marzo Fuerzas navales japonesas inician operaciones en el océano Índico.

1 de marzo Los voluntarios del 17.º Grupo de Bombardeo llegan Eglin Field, Florida, para su entrenamiento.

16 de marzo Washington solicita a Stillwell que pida a Chiang Kai Chek que autorice el uso de campos de aviación y que se reúnan suministros y personal de tierra para apoyar el raid.

19 de marzo Se informa a Nimitz de la incursión. Se decide incluir otro portaaviones para apoyar el ataque. Se escoge a Halsey para dirigir la operación.

25 de marzo Doolittle y sus tripulaciones finalizan el adiestramiento en Eglin.

27 de marzo Llegan todos los aviones y sus tripulantes al Depósito de Aviación de Sacramento para las comprobaciones finales de los aviones.

31 de marzo Doolittle y Halsey se encuentran en San Francisco para ultimar la coordinación del ataque.

1 de abril Se trasladan a bordo del *Hornet* los aviones y sus tripulaciones en la base aeronaval de Alameda.

2 de abril La TF-18 zarpa de la bahía de San Francisco.
8 de abril La TF-16 zarpa de Pearl Harbor para reunirse con la TF-18.
10 de abril Analistas de radio japoneses afirman que han recibido señales de la TF-16.
13 de abril La TF-16 y la TF-18 se reúnen y prosiguen juntas hacia Japón.
16 de abril Los campos de aviación chinos, que ya disponen del personal y del combustible necesarios para apoyar el ataque, están listos para recibir a las tripulaciones de Doolittle.
17 de abril El *Hornet* y el *Enterprise*, junto con los cruceros, se separan de la TF-16. Aceleran hacia el punto de lanzamiento.
18 de abril 03:10 h El radar del *Enterprise* detecta buques de vigilancia japoneses.
05:08 h El *Enterprise* lanza las primeras patrullas de combate aéreo.
05:22 h Se envían aviones de reconocimiento. Una tripulación cree que ha avistado un barco y que los japoneses los han descubierto.
06:30 h El *Nitto Maru* informa al mando de la Marina Imperial en Tokio de que ha visto tres portaaviones. Se envían aviones de patrulla por pura rutina.
07:44 h Tripulantes del *Hornet* de guardia descubren al *Nitto Maru*.
07:50 h El USS *Nashville* ataca al *Nitto Maru* que, al final, resultará hundido mediante ataques aéreos.
08:00 h Halsey decide lanzar el ataque porque cree que la TF-16 ha sido descubierta por los japoneses.
08:03 h El *Hornet* pone proa al viento para lanzar los aviones.
08:20 h El avión de Doolittle es el primero en despegar del *Hornet* con destino Tokio.
09:21 h Despega el último B-25B desde el *Hornet*. La TF-16 cambia su rumbo para regresar a Pearl Harbor.
11:30 h Aviones de patrulla japoneses despegan para localizar a la TF-16.
12:00 h Observadores japoneses informan de que han avistado bombarderos volando sobre Mito.
12:30 h Doolittle ataca sus primeros objetivos en el área de Tokio.
12:45 h Los aviones de la 26.ª Flota Aérea de la Marina Imperial reciben ordenes de buscar y destruir los bombarderos enemigos.
14:24 h El USS *Nashville* hunde un patrullero y los aviones del *Enterprise* hunden otro.
14:45 h La radio da las primeras noticias del ataque sobre Tokio.
19 de abril Doolittle es ascendido a general de brigada.
21 de abril Roosevelt admite públicamente que el ataque tuvo lugar, y afirma que los aviones fueron lanzados desde su base secreta en Shangri-La.
22 de abril Todos los pilotos de Doolittle son condecorados con la Cruz de Vuelo Distinguido.
25 de abril La TF-16 regresa a salvo a Pearl Harbor sin haber sufrido bajas ni daños en los buques.
29 de abril Unos pocos pilotos de Doolittle llegan a Chungking.
3 de mayo Doolittle llega a Chungking.
5 de mayo Se aprueban los planes de Yamamoto para atacar la isla de Midway, a fin de atraer a la Flota del Pacífico de Estados Unidos a una batalla decisiva.
4-7 de junio Finaliza la batalla de Midway con una victoria decisiva por parte norteamericana. Finaliza la supremacía de los portaaviones japoneses.
28 de agosto Los japoneses juzgan a las dos tripulaciones capturadas de los B-25 por crímenes de guerra.
15 de octubre Hallmark, Farrow y Spatz son ejecutados por los japoneses. Otros son condenados a cadena perpetua.



Tras Pearl Harbor, los estadounidenses estaban furiosos y buscaron venganza. El presidente Roosevelt buscó la manera de satisfacerlos. El ataque de Doolittle cumpliría con este propósito. (National Archives)

1943

27 de mayo York y su tripulación huyen a Irán.

COMANDANTES ENFRENTADOS



El presidente Franklin D. Roosevelt pidió que Estados Unidos contraatacara de inmediato. En la foto, Roosevelt firma la declaración de guerra a Japón el 8 de diciembre de 1941. (National Archives)

Por su misma naturaleza, la incursión de Doolittle involucró, de manera relativa, a pocos combatientes, y pese a que el daño causado fue comparativamente menor, logró un gran resultado estratégico. La planificación y ejecución del ataque involucró todos los niveles, desde al presidente de EE UU hasta un jefe de pequeño rango de la USAAF (Fuerza Aérea del Ejército de EE UU), un teniente coronel. Por el contrario, la defensa de las islas por los japoneses incluía a diversos comandantes, divididos entre las defensas aéreas basadas en el mar (incluyendo la aviación naval) y en tierra. La nación también confiaba en las fuerzas de la Marina Imperial para anular cualquier amenaza que se aproximara al archipiélago.

COMANDANTES ESTADOUNIDENSES

El raid de Doolittle recibió la atención militar y política del Gobierno en su nacimiento, planificación y puesta en marcha. El presidente Roosevelt promovió el concepto y la motivación del ataque. Roosevelt no sirvió en las fuerzas armadas, pero éstas no le eran desconocidas, ya que había sido viceministro de Marina. Como presidente, Roosevelt inició un programa de movilización prebélica que incluía el restablecimiento del reclutamiento obligatorio, la expansión de la Marina y el Ejército, y la rápida conversión de Estados Unidos en el «Arsenal de la Democracia». Roosevelt no dudaba en aceptar riesgos y cuestionó con frecuencia las políticas y leyes entonces en uso. Se involucró de manera muy activa en la planificación y en operaciones militares que eran más propias de para inferiores niveles de mando.

El deseo de Roosevelt de replicar a Japón inmediatamente tras Pearl Harbor lo conocía todo el Gobierno. El comandante en jefe de la Flota del Pacífico (CominCh) y jefe de las Operaciones Navales (CNO), el almirante Ernest J. King y el teniente general Henry «Hap» Arnold, jefe de la USAAF, escucharon su petición. King, un conocido anglófobo, no era un comandante agradable. Se graduó en la Academia Naval en 1901 y ascendió con rapidez, sirviendo en unidades de superficie, submarinos y aviación. Se graduó como piloto en mayo de 1927 y luego sirvió en el Departamento de Aeronáutica. En 1941, King era almirante y había sido nombrado comandante de la Flota del Pacífico. Tras Pearl Harbor, Roosevelt le nombró para los cargos inusuales de comandante en jefe de la Flota del Pacífico y jefe de las Operaciones Navales. Era responsable del desarrollo y aplicación de la estrategia naval en todos los teatros de operaciones.



El almirante Ernest J. King (CominCh y CNO) fue la fuerza impulsora tras el ataque de la Marina y la USAAF contra Japón. King apoyó la idea de realizar un raid con bombarderos terrestres lanzados desde portaaviones. (National Archives)

El capitán de navío Francis S. Low, un oficial de operaciones del CNO, se convirtió en un factor clave en la planificación. Low, un submarinista, había asistido a una conferencia sobre el uso de portaaviones para transportar aviones terrestres al norte de África. Los aviones despegarían desde el portaaviones una vez estuvieran cerca de un campo de aviación amigo.

Low pensó que las fuerzas estadounidenses podrían aprovechar esta idea, pero, en lugar de para transportar aviones, para atacar objetivos en Japón. Low debía comprobar el estado de preparación y disponibilidad de los portaaviones. Otro miembro del personal de King, el capitán Donald B. Duncan, oficial de operaciones aéreas, fue asignado para apoyar el esfuerzo. Organizaría la parte aérea del plan.

Los comandantes de la Marina a cargo del ataque estratégico formaban parte de la Flota del Pacífico. El almirante Chester W. Nimitz, comandante en jefe de la Flota del Pacífico (CINCPAC), era responsable de las operaciones navales en torno a Japón. Nimitz estaba a cargo de las operaciones del Pacífico Central. Compartía su mando con el general Douglas MacArthur, que se encargaba de las operaciones en el Pacífico Suroccidental. Nimitz se graduó en la Academia Naval como alférez de fragata en 1907. Su carrera combinaba destinos de superficie y submarinos, que culminaron en su ascenso a almirante en 1938. Nimitz se convirtió en CINCPAC poco después del ataque de Pearl Harbor.



La responsabilidad de la incursión de Doolittle correspondió al área de operaciones del almirante Chester W. Nimitz, el Pacífico Central. Como CINCPAC, la TF-16 estaba bajo su mando y control. (US Navy)

El mando de la fuerza de ataque que transportaría los bombarderos del Ejército para el ataque recaía al inicio en el capitán de navío Marc A Mitscher. Era el oficial al mando del recientemente entregado USS *Hornet* que llevaría los B-25 a Japón. En los comienzos de su carrera, sirvió en cruceros protegidos, cañoneros y destructores. Más tarde, recibió entrenamiento como piloto naval, y se graduó en junio de 1916. Graduado en la Academia Naval, sirvió en múltiples asignaciones, desde oficial de operaciones en el portaaviones *Saratoga* hasta el portahidros *Wright*, y sirvió dos años como ayudante en el Departamento de Aeronáutica.

El otro comandante de operaciones navales era el almirante William F. «Bull» Halsey. Mandaría la fuerza de apoyo para el ataque desde Pearl Harbor y luego asumiría el mando de todas las fuerzas. Halsey también estudió en la Academia Naval, y luego sirvió en las fuerzas antisubmarinas durante la Primera Guerra Mundial a bordo de destructores. Estuvo destinado en Información Naval, y en octubre de 1922 fue destinado para servir como agregado naval en Berlín. Halsey se interesó en los portaaviones y se convirtió en piloto en mayo de 1935, a los 52 años de edad. Luego asumió el mando del portaaviones USS *Saratoga*. En 1940, Halsey fue ascendido a vicealmirante como comandante de la Fuerza de Batalla de Portaaviones de la Flota del Pacífico.



El vicealmirante William F. «Bull» Halsey asumió el mando de la TF-16, compuesta por el *Hornet* y el *Enterprise*, durante el raid de Doolittle. Halsey ordenó que esta incursión tuviera lugar antes de lo planeado tras conocer que la fuerza de ataque había sido descubierta por los japoneses. (US Navy)

El general «Hap» Arnold se graduó en 1903 en la Academia Militar y sirvió en la infantería, convirtiéndose en piloto bajo la tutela de los hermanos Wright en junio de 1911. Arnold, como el primer piloto del Ejército, recibió el título de Primer Piloto de la Fuerza Aérea del Ejército. Su carrera progresó, y, con rapidez durante la Primera Guerra Mundial se convirtió en el coronel más joven. Sin embargo, nunca sirvió en combate. Destacó en puestos de mando y de Estado Mayor y dirigió la Fuerza Aérea del Ejército (USAAF) en 1938 como general de división. El 30 de junio de 1941, Arnold se convirtió en jefe de la USAAF.

El teniente general Joseph «Vinegar Joe» Stillwell, que se graduó en 1904 en West Point, tuvo bajo su mando el teatro de operaciones de China, Birmania e India (CBI). Stillwell negociaría el apoyo en las zonas de aterrizaje para el ataque de Doolittle con el generalísimo chino, Chiang Kai Chek, líder de la China Nacionalista. Era un oficial muy duro, condecorado con la Medalla de Servicios Distinguidos por su colaboración en los planes de la ofensiva de Saint Mihiel en 1918. Más tarde sirvió durante veinte años en China como agregado militar, observador y comandante. Chiang Kai Chek recibió



El general Henry «Hap» Arnold, jefe de la USAAF, seleccionó a Doolittle y fue esencial en la planificación de la incursión. Arnold era una pieza clave para conseguir las tripulaciones y aviones para el ataque. (US Air Force)

su educación militar formal en la Academia Militar de Paoting y se graduó en 1904. Chiang unificó China en 1928, pero los comunistas de Mao Tsé Tung le desafiaron. Más tarde, afirmó que les había derrotado en 1934, pero no pudo contener la invasión japonesa de Manchuria en 1937.

Arnold escogió al teniente coronel James H. Doolittle, un miembro de su estado mayor, para entrenar, organizar y equipar a la fuerza de bombarderos del Ejército. Doolittle nació en Alameda (California) el 14 de diciembre de 1896. Su familia vivió en diversos lugares, incluyendo Nome (Arkansas, donde su padre era buscador de oro. Doolittle estudió en la Universidad de California y se graduó de ingeniero en 1922. Obtuvo el título de piloto el 11 de marzo de 1918 y no llegó a servir en Europa.

«Jimmy» Doolittle era muy conocido por el público aficionado a la aviación antes de la Segunda Guerra Mundial. Doolittle continuó en la Fuerza Aérea del Ejército y como piloto de pruebas tras la Primera Guerra Mundial. Aprendió por su cuenta la acrobacia aérea y ayudó a persuadir a la opinión pública y a un escéptico Congreso sobre el valor de la aviación militar. Formaba parte de la Primera Brigada Aérea Provisional del Ejército, al mando del general Billy Mitchell, quien demostró que los aviones podían hundir un acorazado en 1921. Doolittle creó diversas figuras acrobáticas, como la mejora del rizo exterior, logró un récord mundial de velocidad y cruzó Estados Unidos en menos de 24 horas. Ganó, también, el Trofeo Schneider de 1925. El Ejército le concedió la Cruz de Vuelo Distinguido por su vuelo a través del país.

Doolittle logró notables éxitos en poco tiempo. En 1925 obtuvo uno de los primeros doctorados en ingeniería aeronáutica por el Instituto de Tecnología de Massachussets. Doolittle fue piloto de pruebas del Ejército en la Base de McCook, en Dayton (Ohio). Su último logro fue el desarrollo de



El general Joseph Stilwell (a la derecha) tuvo que persuadir al generalísimo Chiang Kai Chek (izquierda) para que permitiera que los bombarderos estadounidenses pudiera aterrizar en China. Chiang estaba preocupado por la venganza japonesa, preocupación que, con el tiempo, se convertiría en realidad. (National Archives)



El capitán de navío Marc Mitscher (izquierda) y el teniente coronel Jimmy Doolittle (derecha) consiguieron que los aviones B-25B estuvieran listos para el combate. Mitscher guió a la TF-18 desde Norfolk hasta su punto de unión con Halsey, y Doolittle dirigió el ataque. (US Navy)

vuelo instrumental, que permitía a los pilotos volar «a ciegas». Doolittle demostró el despegue, vuelo y aterrizaje instrumental en un avión con la cúpula tapada el 24 de septiembre de 1929. Este triunfo permitió el vuelo nocturno y con mal tiempo, lo cual contribuyó a la expansión de la aviación militar y comercial.

Los logros de Doolittle no pasaron desapercibidos. Aunque se le permitió buscar oportunidades para investigar y poner a prueba desarrollos para la aviación, su campo de estudio quedaba reducido a las aplicaciones militares. La compañía petrolífera Shell intentó ampliar su mercado de la aviación y ofreció a Doolittle triplicarle el sueldo y darle mayor flexibilidad para experimentar en el campo de la aviación. Trabajando para Shell, Doolittle continuó con los vuelos de prueba como reservista y fue clave a la hora de aplicar el combustible de 100 octanos para aviones, que disparó el desarrollo de la propulsión aérea hasta nuevas cotas. Pese a tener una agenda muy cargada, Doolittle continuó ligado a las carreras aéreas. Venció en una gran competición de vuelo con un Laird Super Stallion en 1931, lo cual le hizo acreedor al trofeo Bendix y, en 1932, al trofeo Thompson con el Gee Bee R-1. El Gee Bee era una maquina de triste fama, conocida como «trampa mortal», y Doolittle admitió, después, que se alegró de poder alejarse de ella tras el vuelo.

Cuando la guerra comenzó a perfilarse en el horizonte, Doolittle interrumpió la carrera profesional en Shell. Regresó al servicio activo en 1940 cuando Estados Unidos comenzaba a movilizarse. Arnold le empleó para resolver problemas técnicos, y uno de sus primeros encargos fue el lograr que las fábricas de coches pudieran transformarse para el montaje de aviones para el Ejército. Tras el ataque a Pearl Harbor, Doolittle solicitó que se le permitiera volar. En lugar de ello, fue asignado al cuartel general de la USAAF en Washington, trabajando para proyectos especiales para Arnold.

El general Hideki Tojo presidió el Gobierno japonés durante la mayor parte de la Segunda Guerra Mundial. Era, además, responsable de la defensa de la nación, Tokio incluido. (Military History Institute)





El almirante Isoroku Yamamoto y la Marina Imperial japonesa se sintieron avergonzados tras el éxito de la incursión de Doolittle, pues habían fallado en su cometido de proteger al emperador. Esto llevaría a la campaña de Midway. (National Archives)

COMANDANTES JAPONESES

El general Hideki Tojo, primer ministro de Japón, supervisó la marcha general del país y su organización militar. Su Gobierno animó el expansionismo japonés en el Pacífico y en Asia, fortaleció el territorio metropolitano de Japón, el papel del emperador y las vitales instalaciones militares, industriales y políticas. La responsabilidad de la defensa de las islas metropolitanas japonesas recaía sobre los hombros de la Marina Imperial japonesa. El almirante Isoroku Yamamoto había llevado a las fuerzas aliadas a una actitud defensiva mediante una serie de operaciones ofensivas, reduciendo así el riesgo de un ataque directo contra Japón y asegurando la paz. Yamamoto, que se había graduado en 1902 en la Academia Naval Imperial, había sido testigo de la creciente importancia de la Marina. Veterano de la decisiva batalla de Tsushima de 1905, estudió en la Universidad de Harvard de 1919 a 1921; viajó por Europa y Estados Unidos como ayudante de un almirante; sirvió como agregado naval en Washington y asumió el mando del portaaviones *Akagi*, todo antes de 1930. Continuó su meteórica carrera cuando lideró la comisión japonesa en la Conferencia Naval de Londres de 1934, que dio forma a la estructura de combate de la Marina Imperial. Más tarde, lideró los esfuerzos para anular el tratado. Yamamoto fue ministro de Marina de 1936 a 1939, y forjó la doctrina que hacía de la Marina el arma decisiva. Ascendió al mando de la Flota Combinada en 1940. La incursión de Doolittle mimó la confianza en la habilidad de Yamamoto para defender Japón y para dar forma a sus futuras ideas para lanzar un ataque que derrotara a la Flota del Pacífico estadounidense en Midway, la batalla decisiva del teatro de operaciones.

El vicealmirante Yamagata Massato mandaba la 26.ª Flotilla Aérea que patrullaba las defensas japonesas y ofrecía a la Marina los medios para la interceptación aérea. Nació en 1891 y se graduó en la Academia Naval de la Marina Imperial. Sirvió en los inicios de su carrera en el crucero *Aso*, capturado durante la guerra ruso-japonesa, y ascendió luego, encomendándose diversos destinos navales y costeros. En 1934 estaba al mando del portaaviones *Hosho*. Yamagata se convirtió en comandante de la 26.ª Flotilla Aérea el 1 de abril de 1942.

La 5.ª Flota o la Flota Norte era la principal fuerza naval que protegía el territorio metropolitano y Tokio. Estaba al mando del vicealmirante Boshiro Hosogaya. Hosogaya se graduó en la Academia Naval en 1908. En los inicios de su carrera obtuvo mandos a diversos niveles. Uno de sus cargos más notables fue el del acorazado *Mutsu* en 1934, y estuvo al frente de la Academia de Transmisiones y, más tarde, de Torpedos; fue vicealmirante y también comandante de la base naval de Port Arthur, desempeñó la responsabilidad de comandante de la Flota de China Central de 1940 a 1941.

El general príncipe Naruhiko Higashhikuni estaba al mando de las fuerzas del Ejército japonés en el territorio metropolitano. Higashhikuni estaba emparentado con el emperador Hirohito, pero escogió la carrera militar. Se graduó en 1908 en la Academia Militar Imperial, y cosechó diversos triunfos como comandante de la 5.ª Brigada de Infantería, la 4.ª División del Ejército y el Departamento de Aviación Militar, y alcanzó la cúspide de su carrera militar de preguerra con su nombramiento como comandante del 2.º Ejército en China de 1938 a 1939. El general príncipe Higashhikuni era miembro del Consejo Supremo de la Guerra y en 1941 estuvo al frente del Mando General de Defensa del Ejército, a cargo de los interceptadores, la artillería antiaérea y la alerta contra las incursiones aéreas de la defensa metropolitana.

EJÉRCITOS ENFRENTADOS

FUERZAS ESTADOUNIDENSES

Las fuerzas que participaron en el raid de Doolittle comprendían una agrupación naval que transportaba el elemento de ataque, formado por los aviones y las tripulaciones de la USAAF que ejecutarían la operación. Las unidades navales estaban organizadas en dos agrupaciones operativas que se fusionaron en una sola. La agrupación primera y primordial estaba centrada en el portaaviones *Hornet* (CV-8), un buque recién entregado a la Marina. Botado el 14 de diciembre de 1940, entró en servicio el 20 de octubre de 1941. Con un desplazamiento de más de 20.000 toneladas y una velocidad de 34 nudos, no sólo era el último barco de la clase «Yorktown», sino también el más grande. Había sido diseñado para transportar 72 aviones. Al mando de Mitscher, su unidad de vuelo era el 8.° Grupo Aéreo. Dicho grupo disponía del Escuadrón de Caza Ocho (VF-8) y sus treinta cazas Grumann F4F-4 Wildcat, que estuvieron a bordo del portaaviones durante el ataque. Los pilotos del VF-8 habían venido usando el modelo F4F-3, pero en San Diego recibieron el nuevo F4F-4, durante el viaje para recoger al grupo de Doolittle en la base naval de Alameda, en la bahía de San Francisco. Los pilotos del VF-8 recibieron entrenamiento de vuelo instrumental en dos monomotores North American SNJ-3. El 8.° Grupo disponía, además, de escuadrones de bombardeo en picado (VB-8), reconocimiento (VS-8) y torpedeo (VT-8). Los escuadrones VB-8 y VS8 estaban equipados, en total, con 24 bombarderos en picado Douglas SBD-3 Dauntless, mientras que el VT-8 tenía diez torpederos Douglas TBD-1 Devastator. El *Hornet* de Mitscher formaba el núcleo de la TF-18 (de Task Force, o fuerza operativa), compuesta por elementos de la Flota del Atlántico.

En esa TF-18 estaban el crucero *Vincenness* (CA-44), de la clase «Astoria» y que había sido botado el 21 de mayo de 1936, y el crucero ligero *Nashville* (CL-43), de la clase «Brooklyn», puesto en servicio el 2 de octubre de 1937.



En el ataque intervinieron los portaaviones *Hornet* y *Enterprise*. Este último (CV-6) daría cobertura a la fuerza operativa. El destructor *Fanning* (DD-385), en primer plano en esta imagen, proporcionaba cobertura y protección antisubmarina. (US Navy)



La fuerza de ataque constaba de cuatro cruceros, incluido el USS *Northampton*. Estos buques necesitaban enormes cantidades de combustible. Aquí, el *Northampton* es repostado por el *Cimarron*. (US Navy)



La fuerza combinada tenía ocho destructores en labores de escolta. El capitán de fragata William R. Cooke Jr. estuvo al mando del *Fanning* (DD-385) durante la campaña. (US Navy)

El *Vincenness* desplazaba más de 9.400 toneladas y casi podía mantenerse a la par con la marcha del *Hornet,* pues alcanzaba una velocidad máxima de 32,7 nudos. Sus nueve cañones de 152 mm lo protegían frente a posibles enemigos de superficie. El *Nashville* era ligeramente más pesado, con 9.475 toneladas, y era tan rápido como el *Hornet.* Sin embargo, su armamento, que consistía en 15 cañones de 125 mm, era más ligero. La TF-18 incluía también a la 22.ª División de Destructores, formada por los destructores *Gwin* (DD-443), *Meredith* (DD-334), *Grayson* (DD-435) y *Monssen* (DD-436), de la clase «Benson-Livermore». Daban escolta adicional y protección antisubmarina y antiaérea. Su armamento, consistía en cuatro cañones de 105 mm en montajes simples, dos de 40 mm en montajes dobles, dos de 20 mm en montajes simples y dos lanzatorpedos, cada uno con cinco tubos de 500 mm. Entraron en servicio en 1940 y, con 37 nudos, eran los buques más rápidos de la TF-18. El último y vital elemento de la TF-18 era el *Cimarron* (AO-22), un petrolero de escuadra que había entrado en servicio el 7 de enero de 1939. El apoyo de *Cimarron* hizo posible que la TF-18 operara de manera continua desde que zarpó rumbo a Japón.

Aunque el *Hornet* llevaba toda su dotación de vuelo, necesitaba a su vez apoyo aéreo que le protegiese de los aviones enemigos, que le avisara de posibles encuentros con buques de superficie hostiles y que respondiera a cualquier amenaza. En efecto, los aviones de la dotación del *Hornet* podían despegar, pero al estar los B-25 aparcados en la cubierta, no podían apontar de vuelta. Nimitz envió a la TF-16 de Halsey, desde Pearl Harbor, para que se reuniera con la TF-18 en su camino hacia Japón. La misión de la TF-16 era dar apoyo aéreo y protección naval adicional al *Hornet* cuando alcanzaran aguas enemigas.



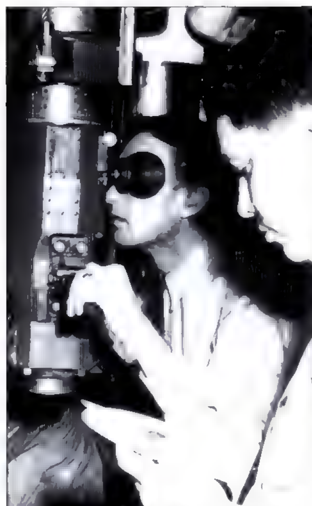
Los petroleros eran vitales para el éxito de la fuerza operativa. Buques como el *Sabine* permitían a la flota moverse a lo largo del Pacífico. Obsérvense las malas condiciones del mar durante el viaje a Japón. (US Navy)



El *Enterprise* (CV-6) transportaba una mezcla de aviones. Éstos incluían los torpederos triplazas TDB-1 Devastator y los cazas F4F-3 Wildcat. (US Navy)

Así, pues, la TF-16 de Halsey escoltaría a la fuerza de Mitscher. El buque insignia era el *Enterprise* (CV-6), otro de los buques de la clase «Yorktown», con toda su dotación de aviones. El *Enterprise* había sido botado cinco años antes que el *Hornet* y desplazaba 100 toneladas menos que éste. El *Enterprise* había sido diseñado y construido bajo los auspicios del Tratado Naval de Washington de 1922 y de la Conferencia Naval de Londres de 1930, que habían reducido el desplazamiento total de los buques de los firmantes. Japón, uno de los signatarios, denunciaría ambos tratados algún tiempo más tarde. El Congreso de Estados Unidos, viendo que se aproximaba el peligro de la guerra, autorizó un aumento en la producción naval mediante el Acta de Expansión Naval del 17 de mayo de 1939, que permitió al Ministerio de Marina construir portaaviones que excedieran el tonelaje permitido por los tratados anteriores. El resultado fue una «clase Yorktown mejorada», encarnada en el *Hornet*, pues los cambios no fueron suficientes para crear una clase de portaaviones independientes.

El *Enterprise* tenía una dotación de cuatro escuadrones, que formaban el 6.º Grupo Aéreo. El Escuadrón de Caza 6.º (VF-6) tenía 22 cazas F4F-4 y cinco F4F-3. El escuadrón de bombardeo en picado del grupo, el VB-6, tenía una combinación de dieciocho SBD-2 y SBD-3 Dauntless. Además, el grupo de reconocimiento, el VS-6, fue reemplazado por el VB-3 del portaaviones



La Marina envió los submarinos *Trout* y *Thresher* para recopilar información meteorológica y los movimientos enemigos. Las tripulaciones usarían los periscopios para explorar para la TF-16. (National Archives)

Saratoga, que también llevaba dieciocho SBD-2 y SBD-3. El CINCPAC transfirió el VB-3 en lugar del VS-3 por el nivel de entrenamiento de este escuadrón acuartelado en Pearl Harbor. El último elemento de vuelo era el escuadrón de torpedeo VT-8, con dieciocho TDB-1 Devastator. Estos aviones dotarían de apoyo aéreo a las agrupaciones operativas combinadas durante su aproximación a Japón y su regreso a Pearl Harbor.

La TF-18 era también similar a la TF-16 en lo referente a la escolta. En ésta había dos veteranos, el *Salt Lake City* (CA-25) y el *Northampton* (CA-26). El primero, de la clase «Pensacola», era el crucero más pequeño de los participantes en la operación. Sin embargo, tenía una combinación de montajes dobles y triples de cañones de 152 mm, con un total de diez piezas, que lo convertía en el barco más pesadamente armado de todos los de superficie. Había entrado en servicio el 23 de enero de 1929 y alcanzaba una velocidad similar a la del *Vincennes* y el *Northampton*. Éste, cabeza de la clase homónima, montaba un cañón menos que el *Salt Lake City* y, como él, había sido dado de alta en las listas de la flota en 1929.

La TF-16 tenía también su propia división de destructores. Estaba formada el *Balch* (DD 363), *Benham* (DD 397), *Ellet* (DD 398) y *Fanning* (DD 385). El *Balch*, de la clase «Porter», entró en servicio en 1936 y era el mayor destructor de la TF-16. Desplazaba unas 1.806 toneladas, y disponía de 8 cañones de 105 mm y ocho tubos lanzatorpedos de 500 mm. El *Benham*, de la clase «Mahan», era de menor desplazamiento (1.405 toneladas) y sólo montaba cinco cañones de 105 mm, pero lo compensaba con 21 tubos lanzatorpedos de 500 milímetros. También fue aceptado para el servicio en 1936. Los dos últimos destructores, el *Ellet* y el *Fanning*, de la clase «Craven», mantenían la tendencia de tener menos cañones de 105 mm, sólo cuatro, y, a cambio, montar más lanzatorpedos, dieciséis. Estos buques se incorporaron a la flota en 1938. La TF-16 disponía también de un petrolero de escuadra, el *Sabine*, para abastecer las operaciones.

Cuando las dos agrupaciones se fusionaron, Halsey tomó el mando y se convirtieron en la TF-16. Los destructores, cruceros y petroleros fueron incorporados a grupos operativos. La fuerza operativa contaba con el apoyo independiente de dos submarinos. El *Thresher* (SS-200) y el *Trout* (SS-202) recibieron órdenes de patrullar las aguas costeras de Japón para reunir información meteorológica durante la planificación del ataque. Con posterioridad, el 10 de abril, ambos submarinos recibieron ordenes de partir del



El *Trout*, aquí en Pearl Harbor justo antes del ataque de Doolittle, prestó unos servicios vitales para el éxito de la misión. Las futuras operaciones de los submarinos en el Pacífico estrangularían la economía japonesa y dañarían su industria bélica. (US Navy)

área de Midway y patrullar el área donde el TF-16 lanzaría el ataque. Se les ordenó también hundir cualquier buque en el área.

La principal arma ofensiva de la TF-16 eran los bombarderos terrestres del Ejército, los B-25B del 17.º Grupo de Bombardeo de la USAAF, que estaba formado por los Escuadrones de Bombardeo 34, 37 y 97, y el 89.º Escuadrón de Reconocimiento. El 17.º Grupo fue la primera unidad de la USAAF equipada con el North American B-25 Mitchell, mientras estaba todavía en su base de McChord Field (Virginia Occidental) en abril de 1941. Fue transferido a Pendleton Field (Oregón) el 29 de junio de 1941, donde comenzó a realizar patrullas antisubmarinas. Un B-25 del 17.º Grupo hundió el primer submarino japonés cerca de la costa oeste, el 24 de diciembre de 1941. Después fue enviado al aeropuerto del condado de Lexington, cerca de Columbia (Carolina del Sur), donde se buscaban voluntarios para el Proyecto Especial de la Aviación n.º 1 –la incursión de Doolittle–, mientras, el resto del grupo apoyó las operaciones contra los submarinos alemanes que estaban llevando a cabo la operación «Paukenschlag» («Batir de tambores») en el océano Atlántico y el golfo de México.

El B-25B estaba propulsado por dos motores radiales (refrigerados por aire) Wright R-2600-9 Double Cyclone que le daban una potencia de 1.700 hp despegue. Su tripulación era de cinco hombres: piloto, copiloto, bombardero-navegante, artillero-mecánico y operador de radio-artillero. El avión estándar disponía de una torreta ventral y otra dorsal, cada una con dos ametralladoras de 12,7 mm, y una ametralladora de 7,62 mm en el morro. Podía llevar 1.100 kilos de bombas a 3.200 kilómetros; su velocidad máxima

Fuerza de ataque 16
Vicealmirante William F. Halsey, Jr.

C.n. George D. Murray
Enterprise
VB-6, VF-6, VT-6, VB-3

Vicealmirante Raymond A. Spruance
Northampton, c.n. William D. Chandler
Salt Lake City, c.n. Ellis M. Zacharias
Vincennes, c.n. Frederick L. Riefkohl
Nashville, c.n. Francis S. Craven

C.n. Marc A. Mitscher
Hornet
VF-8, VB-8, VS-8, VT-8

Tte. col. James H. Doolittle
16 B-25Bs

C.n. Richard L. Conolly, comandante
6.º Escuadrón de Destructores

C.n. Edward P. Sauder, 12.ª División de Destructores
Balch, c.c. Harold H. Tiemroth
Benham, c.c. Joseph M. Worthington
Ellet, c.c. Francis H. Gardner
Fanning, c.c. William R. Cook. Jr.

C.f. Harold Holcomb, 22.ª División de Destructores
Grayson, c.f. Thomas M. Stokes
Gwin, c.f. John M. Higgins
Meredith, c.c. Harry E. Hubbard
Monssen, c.f. Roland M. Smooth

C.f. Houston L. Mapples
Sabine, c.f. Houston L. Mapples
Cimarron, c.f. Russell M. Ihrig

era de 300 km/h a una altitud de 4.570 metros. Doolittle tuvo que modificar estos B-25B, recién salidos de fábrica, para aumentar su alcance.

LAS TRIPULACIONES DE LA INCURSIÓN DE DOOLITTLE



Tras diversos análisis, el bombardero medio B-25B fue escogido para llevar a cabo el ataque. Este bimotor podía lanzar una carga de 900 kg de bombas sobre Japón. (US Navy)

Avión (número)	Piloto	Copiloto	Navegante	Bombardero	Mecánico de vuelo/artillero
1 (40-2344)	Tte. col. James H. Doolittle	Alfz. Richard E. Cole	Alfz. Henry A. Potter	Sgto. Fred A. Braemer	Sgto. Paul J. Leonard
2 (40-2292)	Tte. Travis Hoover	Alfz. William N. Fitzhugh	Alfz. Carl R. Wildner	Alfz. Richard E. Miller	Sgto. Douglas V. Radney
3 (40-2270, *Whiskey Pete*)	Tte. Robert M. Gray	Alfz. Jacob E. Manch	Alfz. Charles J. Ozuk Jr.	Sgto. Aden E. Jones	Cabo Leland D. Faktor
4 (40-2282)	Tte. Everett W. Holstrom	Alfz. Lucian N. Youngblood	Alfz. Harry C. McCool	Sgto. Robert J. Stephens	Cabo Bert M. Jordan
5 (40-2283)	Cptn. David M. Jones	Alfz. Ross R. Wilder	Alfz. Eugene F. McGurl	Alfz. Denver V. Truelove	Sgto. Joseph W. Manske
6 (40-2298, *Green Hornet*)	Tte. Dean E. Hallmar	Alfz. Robert J. Meder	Alfz. Chase J. Nielsen	Sgto. William J. Dieter	Sgto. Donald E. Fitzmaurice
7 (40-2261, *Ruptured Duck*)	1Lt Ted W. Lawson	Alfz. Dean Davenport	Alfz. Charles L. McClure	Alfz. Robert S. Clever	Sgto. David J. Thatcher
8 (40-2242)	Captm. Edward J. York	Tte. Robert G. Emmens	Alfz. Nolan A. Herndon	Alfz. Nolan A. Herndon	Mecánico: EM Theodore H. Laban Artillero: sgto. David W. Pohl
9 (40-2303, *Whirling Dervish*)	Tte. Harold F. Watson	Alfz. James N. Parker Jr.	Alfz. Thomas C. Griffen	Sgto. Wayne M. Bissell	Sgto. Eldred V. Scott
10 (40-2250)	Tte. Richard O. Joyce	Alfz. J. Royder Stork	Alfz. Horace E. Crouch	Alfz. Horace E. Crouch	Mecánico: sgto. George E. Larkin, Jr. Artillero: sgto. Edwin H. Horton Jr.
11 (40-2249, *Hari Kari-er*)	Cptn. C. Roose Greening	Alfz. Kenneth E. Reddy	Alfz. Frank A. Kappeler	Sgto. William L. Birch	Sgto. Melvin J. Gardner
12 (40-2278, *Fickle Finger*)	Tte. William M. Bower	Alfz. Thadd H. Blanton	Alfz. William R. Pound Jr.	Sgto. Waldo J. Bither	Sgto. Omer A. Duquette
13 (40-2247)	Tte. Edgard E. McElroy	Alfz. Richard A. Knobloch	Alfz. Clayton J. Campbell	Sgto. Robert C. Bourgeois	Sgto. Adam R. Williams
14 (40-2297)	Cdte. John A. Hilger	Alfz. Jacks A. Sims	Alfz. James H. Macia Jr.	Alfz. James H. Macia Jr.	Mecánico: sgto. Jacob Eierman Artillero: sgto. Edwin V. Bain
15 (40-2267)	Tte. Donald G. Smith	Alfz. Griffin P. Williams	Alfz. Hiward A. Sessler	Alfz. Howard A. Sessler	Mecánico: sgto. Edward J. Saylor Médico: tte. Thomas A. White
16 (40-2268, *Bat Out of Hell*)	Tte. William G. Farrow	Alfz. Robert L. Hite	Alfz. George Barr	Cabo Jacob D. DeShazer	Sgto. Harold A. Spatz



La Marina Imperial desplegó cazas Cero en Japón para la defensa metropolitana. Aviones del portaaviones *Kaga* fueron destacados para esta tarea. (US Navy)

FUERZAS JAPONESAS

La defensa metropolitana de Japón estaba encomendada a una mezcla de unidades de la Marina Imperial, el Ejército y la Fuerza Aérea del Ejército. La Marina recibía la tarea principal de proteger al emperador y a Japón de un ataque. El Ejército tenía baterías antiaéreas y la Fuerza Aérea tenía una flota de anticuados interceptadores en torno al país; el Ejército, como la Marina, dedicaba la mayoría de sus recursos a operaciones ofensivas en lugar de a la defensa metropolitana. Un ataque aéreo sobre Japón, apenas comenzado el conflicto, era considerado improbable por el Gobierno. Tojo afirmó el 4 de noviembre de 1941:

> *No creo que el enemigo pueda lanzar un ataque aéreo sobre Japón apenas se haya iniciado el conflicto. Ha de pasar algún tiempo antes de que el enemigo intente tales ataques. Creo que los ataques aéreos enemigos contra el mismo Japón en las etapas iniciales de la guerra serán escasos y serán ejecutados por la aviación embarcada en los portaaviones.*

El total de los efectivos aéreos de defensa metropolitana era de 100 interceptadores del Ejército y 200 de la Marina. A esto debían sumarse 500 cañones antiaéreos del Ejército y 200 de la Marina. Estas fuerzas, sin embargo, tenían que defender una amplia franja de territorio.

La Marina de Guerra japonesa estaba estructurada de la siguiente forma: las Fuerzas de Combate del Exterior (FCE), la Flota Combinada y la Flota Aérea de China, y las Fuerzas de Combate del Interior (FCI). Las FCE, al mando de Yamamoto, llevaban a cabo operaciones ofensivas, mientras que las FCI, compuestas por los distritos navales, proporcionaban defensa local, escolta de superficie y apoyo a las operaciones de las FCE. La responsabilidad de las FCI incluía la defensa del área comprendida entre las islas Kuriles, al norte, Formosa, al sur, y Port Arthur, al oeste del archipiélago. La defensa de Tokio estaba asignada al distrito naval de Yokosuka. La atención de las FCI estaba centrada en la amenaza submarina a Japón. Redes antisubmarinas, minas y algunos grupos aéreos fueron asignados a la protección de las entradas de los puertos. Además de esto, obsoletas baterías antiaéreas fueron emplazadas en cada base naval.

Los efectivos de las FCI incluían también a la 5.ª Flota, denominada la Flota Norte, bajo el mando de Hosogaya, para buscar y derrotar a cualquier fuerza naval capaz de atacar Japón, incluidas las incursiones de aviones embarcados,



El 244.° Regimiento Aéreo defendía el área de Tokio con obsoletos cazas Ki-27 Nate, que no lograron derribar un solo B-25. El inesperado ataque de Doolittle obligó a los japoneses a mejorar sus defensas aéreas metropolitanas. (National Archives)

ataques submarinos o bombardeos navales. Las fuerzas de esta flota se desplegaban a lo largo de la costa para detectar los movimientos de cualquier flota enemiga. Estos buques vigía usaban identificación visual y radiaban sus observaciones en frecuencias de la Marina. El Ejército, para reunir cualquier tipo de transmisión, tenía que escuchar estas emisiones navales o depender de las notificaciones de la Marina. Todo esto causaba un grave problema de comunicaciones.

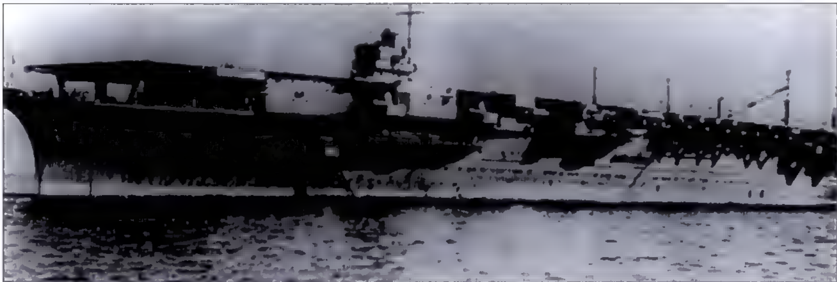
En abril de 1941, la 5.ª Flota disponía de numerosos efectivos para defender Tokio: la 21.ª División de Cruceros, una flotilla de patrulla, la 26.ª Flotilla Aérea y unidades de apoyo. La 26.ª Flotilla Aérea estaba compuesta por aviones terrestres de ataque, así como por aviones embarcados que operaban desde bases terrestres y un destacamento procedente del portaaviones *Kaga*. Éste incluía el caza Mitsubishi A6M2 Cero (Zero-sen para los japoneses), el bombardero en picado Aichi D3A (Val) y el torpedero Nakajima B5N Kate. El monomotor Cero se había distinguido como un formidable caza naval en China, en Pearl Harbor y en otras campañas iniciales. Este avión tenía dos ametralladoras de 7,7 mm en su fuselaje y dos cañones Tipo 99 de 20 mm en el ala. El Val era un avión biplaza con tren de aterrizaje fijo, y su carga bélica consistía únicamente en 370 kilos de bombas convencionales transportables a una distancia de unos 1.400 kilómetros. El armamento de los bombarderos Kate consistía, en general, en torpedos, pero también podía incluir bombas convencionales. Este avión, debido a su baja velocidad, se estaba quedando obsoleto. La Flota Norte operaba, además, con el bombardero bimotor terrestre Mitsubishi G4M Betty para misiones de reconocimiento y ataque. El Betty alcanzaba una velocidad de crucero de 314 kilómetros por hora a 3.940 metros de altitud, y su radio de acción máximo era de 4.360 kilómetros.

El Ejército organizó el Mando General de la Defensa (MGD) para la protección metropolitana el 12 de julio de 1941. Las defensas del MGD estaban organizadas en distritos militares geográficos. El área de Tokio estaba bajo la responsabilidad del Distrito Este. La mayoría de las unidades de la Fuerza Aérea del Ejército asignadas al MGD eran unidades de entrenamiento. El 1.er Ejército Aéreo defendía el área de Tokio con interceptadores. La organización de esta unidad no era sencilla al estar asignada también al mando de entrenamiento. La Inspección General de la Aviación del Ejército tenía jurisdicción sobre sus actividades operacionales, pero el Departamento Aeronáutico del Ejército controlaba la logística y la distribución de sus aviones. Había una clara falta de mando unificado.

El 244.° Regimiento Aéreo, encuadrado en el 1.er Ejército Aéreo, estaba asignado al sector de Defensa Aérea de Kanto; su responsabilidad era la defensa de Tokio, Yokohama y Kawasaki, ciudades que habían sido seleccionadas como objetivos del ataque de Doolittle. El 244.° Regimiento Aéreo tenía la más alta prioridad de proteger el área más vital de Japón: el Palacio Imperial, las industrias de Yokohama y las instalaciones claves de las fuerzas armadas. El regimiento estaba basado en Chofu, al suroeste de Tokio, y disponía de 50 cazas Nakajima Tipo 97 Ki-27 (Nate), un caza obsoleto. La Fuerza Aérea del Ejército tenía algunos cazas monoplazas Nakajima Ki-61 Hien en Mito. En apariencia, estos aviones parecían similares a los Messerchmitt Bf-109 alemanes. Además, se habían construido alrededor de Tokio múltiples campos de entrenamiento, que disponían de numerosos aviones. El área en torno a Nagoya tenía diez interceptadores y la Fuerza Aérea asignó veinte a las proximidades de Osaka-Kobe.

ÁREAS DE RESPONSABILIDAD JAPONESA, ABRIL DE 1942





Los estrategas de la Marina y la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos temían que el ataque pudiera poner en peligro a sus escasos y vitales portaaviones en bases costeras por respuesta de portaaviones japoneses como el *Zuikaku*, veterano de Pearl Harbor. (National Archives)

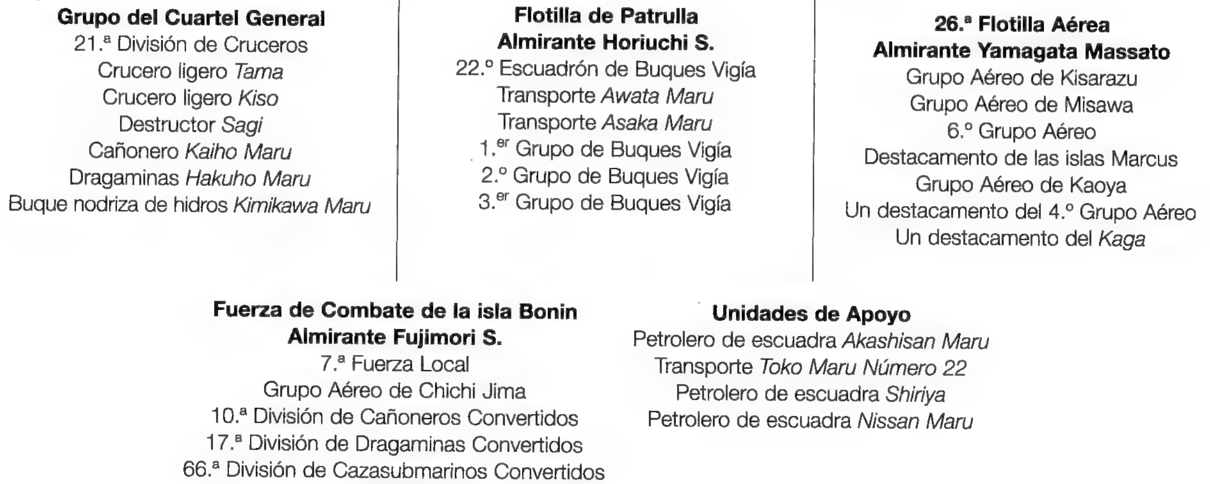
Emplazamientos fijos, principales campos de aviación y otros objetivos industriales y gubernamentales tenían defensas antiaéreas En abril de 1942, Tokio estaba defendida por 150 cañones antiaéreos, siendo la mayoría de ellos Modelo 88 (1928) de 75 mm.

El Ejército japonés usaba también un sistema de alerta temprana. Incluía tanto puestos de vigilancia militares como civiles. Aunque normalmente estos puestos tenían comunicaciones radiofónicas o telefónicas, había numerosas carencias. Sucedió que muchos no reconocieron los aviones enemigos, identificaron de forma incorrecta los propios o informaron por duplicado. El Ejército, además, estaba construyendo un sistema de radar que pudiera detectar objetos, pero sólo si pasaban por su haz fijo. Este sistema de radar, del Tipo A, fue establecido a lo largo de la línea costera y servía como perímetro de alerta. El Ejército y la Marina escuchaban las emisiones de radio aliadas para determinar si alguna formación naval o aérea estaba en las proximidades. Sin importar la fuente de la advertencia, que los interceptadores alcanzaran el lugar y la altitud exacta requería su tiempo, más de una hora. Un ataque rápido del enemigo podía esquivar un gran intento de interceptación.

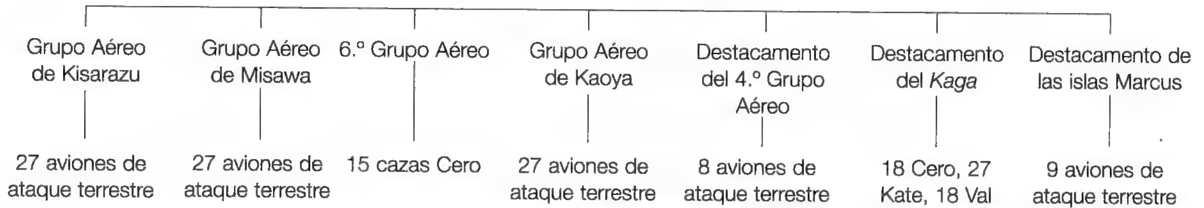
Tabla 1: Secuencia de interceptación de la defensa aérea

Acción	*Tiempo transcurrido*
Se detectan aviones enemigos a 200-250 km. Se confirma la existencia de aviones enemigos. Se alerta a las unidades de defensa aérea.	3 minutos
Los informes llegan al cuartel general y se ordena que despeguen los aviones.	7 minutos
Despegan los primeros aviones del regimiento.	15 minutos
Todos los aviones alertan a las estaciones y alcanzan la altitud requerida (10.000 metros).	50-60 minutos
Total	**75-85 minutos**

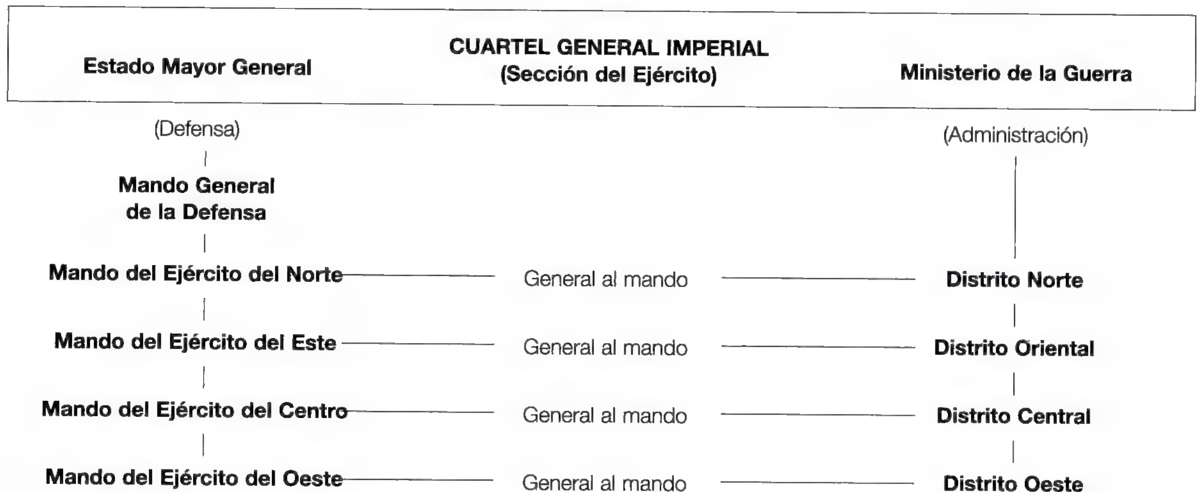
El control de las defensas metropolitanas estaba fragmentado. No había un mando centralizado de las actividades de la defensa aérea y las comunicaciones entre la Marina Imperial, el Ejército y la Fuerza Aérea del Ejército eran inexistentes. Los recursos eran destinados, en cantidades crecientes, a las operaciones ofensivas; las defensas metropolitanas eran secundarias. El mando militar japonés confiaba en exceso en que no se produciría ningún ataque, y los recursos para detectar y anular un ataque aéreo eran limitados. Carecían de la organización necesaria para llevar a cabo una defensa aérea efectiva frente a un ataque lanzado desde un portaaviones, algo que Tojo había predicho que sería la amenaza más plausible.

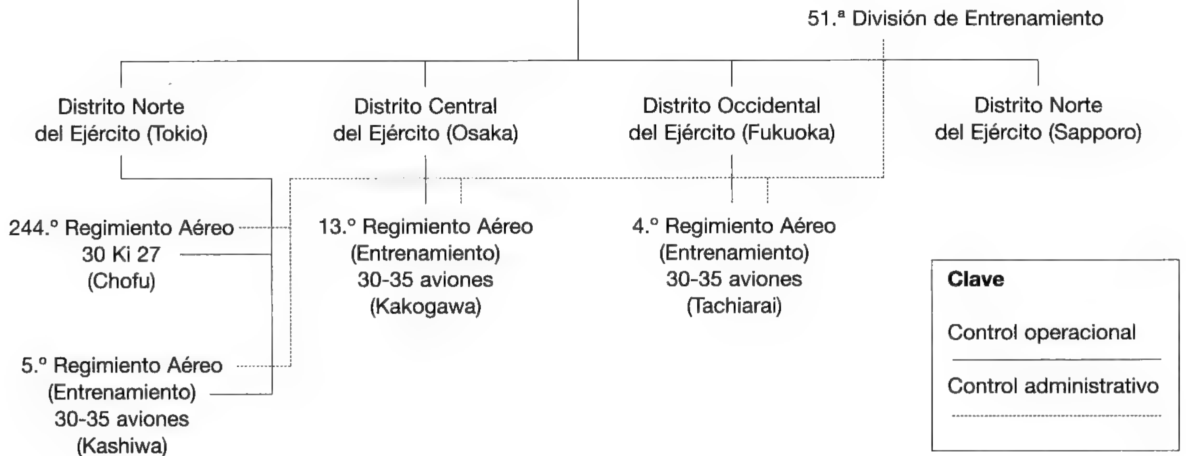


COMPOSICIÓN DEL 6.º GRUPO DE ATAQUE AÉREO



Nota: *los aviones de ataque terrestre eran, probablemente, bombarderos bimotores Mitsubishi G4M Betty.*



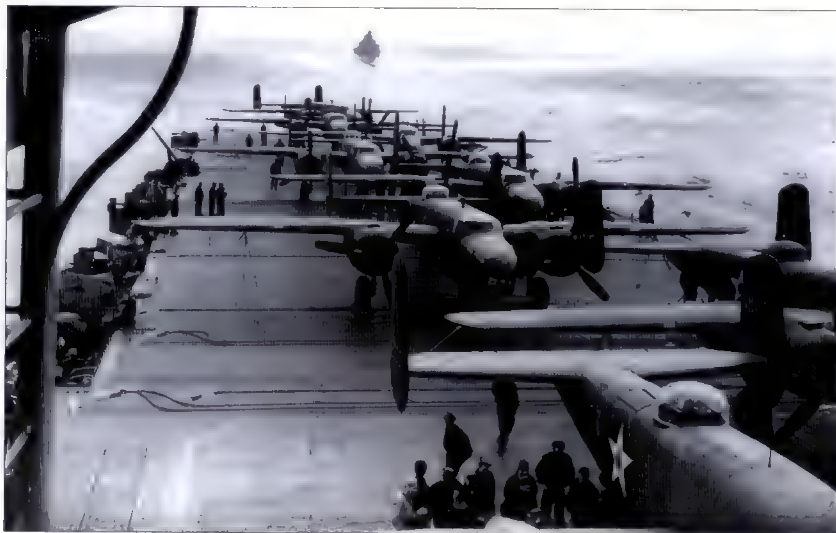

CUARTEL GENERAL DEL MANDO DE LA DEFENSA
General príncipe Naruhiko Higashikuni
51.ª División de Entrenamiento
Distrito Norte del Ejército (Tokio)
Distrito Central del Ejército (Osaka)
Distrito Occidental del Ejército (Fukuoka)
Distrito Norte del Ejército (Sapporo)
244.º Regimiento Aéreo
30 Ki 27
(Chofu)
13.º Regimiento Aéreo
(Entrenamiento)
30-35 aviones
(Kakogawa)
4.º Regimiento Aéreo
(Entrenamiento)
30-35 aviones
(Tachiarai)
5.º Regimiento Aéreo
(Entrenamiento)
30-35 aviones
(Kashiwa)
Clave
Control operacional
Control administrativo

PLANEANDO EL ATAQUE

Durante el mes de diciembre de 1941 y los primeros días de 1942, la situación estratégica de Estados Unidos en el Pacífico era desesperada. La Flota del Pacífico había sido diezmada y las tropas de tierra estaban retirándose de Filipinas. La Marina Imperial y el Ejército japoneses triunfaban desde el sureste asiático hasta el Pacífico Central. Estados Unidos y sus aliados poco podían hacer para detener la marea de conquistas niponas. La moral descendía con cada victoria japonesa y muchos en Washington temían que China podría rendirse a Japón.

Roosevelt necesitaba cambiar el curso de la guerra. Los estrategas del Ejército querían atacar el archipiélago japonés a los dos días de Pearl Harbor. Algunos de ellos afirmaban: «La mejor manera de anular esta derrota inicial es incendiar Tokio y Osaka». Por desdicha, las bases de Filipinas desde las que lanzar estos ataques de largo alcance se habían perdido; además, quedaban pocos B-17 en el inventario de la Fuerza Aérea, y eran necesarios en Europa. Los campos de aviación chinos no ofrecían una solución viable. Un ataque aéreo desde la URSS era factible, pero la Unión Soviética no quería arriesgarse a entrar en guerra con Japón. Los bombarderos basados en la costa oeste, Hawai o las islas Aleutianas estaban fuera de alcance. Pese a ello, Roosevelt estaba decidido a «encontrar los medios y los métodos para llevar de manera adecuada una incursión de bombarderos, el significado verdadero de la guerra a Japón». En enero de 1942, tanto King como Arnold estaban examinando las opciones de ataque.

Roosevelt presionó a los militares para lanzar un ataque de bombarderos sobre Japón «tan pronto como fuera humanamente posible para reforzar la moral de Estados Unidos y sus aliados». La única opción viable parecía un ata-



Cargar y permitir despegar a los bombarderos B-25B desde la cubierta de un portaaviones requería esfuerzo e imaginación. El Ejército y la Marina habían probado este concepto, pero nunca lo habían usado de manera operacional. (US Navy)



A comienzos de la guerra, los submarinos de Estados Unidos atacaron a los buques de guerra y a los mercantes japoneses en las aguas costeras de Japón. Los dos submarinos que apoyaron el ataque de Doolittle podían atacar a cualquier buque que amenazara a la TF-16 y enviarlo al fondo del océano, destino que espera a este destructor japonés que se va a pique. (US Navy)

que con aviones embarcados en portaaviones. Los japoneses habían demostrado la validez de este método en Hawai, como había hecho la Royal Navy en Tarento contra la flota italiana. Sin embargo, los portaaviones deberían aproximarse mucho a la costa para que los aviones navales pudieran atacar Japón. Esto arriesgaría las restantes capacidades ofensivas de la Flota del Pacífico, sus portaaviones. La pérdida de cualquiera de ellos podría tener graves consecuencias para las capacidades de Estados Unidos.

Una de las opciones examinadas fue el lanzamiento de bombarderos terrestres B-25 desde un portaaviones. Esta alternativa permitiría a los portaaviones lanzar los aviones desde una distancia mayor de las costas japonesas, y podrían aterrizar al este de China. Arnold creía en el plan ideado por la conferencia angloamericana de Arcadia, que se celebró desde el 22 de diciembre de 1941 hasta el 14 de enero de 1942. Arcadia sirvió para coordinar los objetivos de guerra y la estrategia aliada. King sugirió usar portaaviones para transportar los aparatos al área, donde un portaaviones llevaría entre 80 y 100 cazas de la USAAC y otro, bombarderos pesados. Los aviones podrían entrar en acción inmediatamente desde los portaaviones y aterrizar en campos de aviación controlados por los Aliados. El método parecía posible, pero ni los bombarderos pesados ni los transportes habían despegado jamás desde un portaaviones.

Low desarrolló aún más el concepto y Duncan lo aumentó hasta incluir el *Hornet*, que había entrado recientemente en servicio, como transporte de bombarderos terrestres. Otros portaaviones estaban siendo usados en diversas operaciones, y el *Hornet* estaba destinado a la Flota del Pacífico. Su USAAC tenía diversos bombarderos medios capaces de lanzar el ataque: el B-18, el B-23, el B-25 y el B-26. En 1942, el B-18 estaba obsoleto, y el B-23, una versión mejorada del B-18, tenía demasiada envergadura alar para operar desde un portaaviones. Los B-26 no habían sido probados, pero sí tenían el alcance y la carga de bombas necesaria. Por desgracia, necesitaban una



Los F4F-3 de la Marina podían despegar desde el *Hornet* en caso de emergencia, pero no podrían regresar a él. Para asegurar la cobertura aérea necesaria, Nimitz ordenó a Halsey y al *Enterprise* que ayudaran en el ataque. (US Navy)



La TF-16, que incluía al *Enterprise* y otros barcos, partiría de Pearl Harbor y se uniría a la TF-16 procedente de Alameda. La TF-16, una vez combinada, atacaría Japón y regresaría a Hawai. (National Archives)

carrera de despegue que era más larga que la cubierta de un portaaviones. La única alternativa viable era el B-25. La Fuerza Aérea tendría que reducir el peso del avión y dotarlo de una mayor capacidad de combustible para incrementar su alcance.

Una pregunta sin respuesta era si los bombarderos regresarían a los portaaviones al completar su misión o continuarían hasta China o la URSS. Ni el B-25 ni otros bombarderos tenían ganchos de cola para apontar en los portaaviones. Además, el B-25 tenía un tren de aterrizaje triciclo y una gran velocidad de aproximación, lo que hacía imposible el apontaje. Otra opción incluía que los bombarderos regresaran a los portaaviones. Entonces, los aviones realizarían un amerizaje cerca de los barcos; esta opción fue rápidamente descartada. Las negociaciones con la URSS no fructificaron. Los rusos temían que los japoneses consideraran los aterrizajes como una demostración de que Moscú apoyaba el esfuerzo bélico de Estados Unidos contra ellos. China fue escogida como el destino final y se seleccionaron cinco posible campos de aviación: Kweilin, Kian, Yushan, Chuchow y Lishui (llamado también Chuchow). Lishui fue elegida como zona principal de aterrizaje. Estaba a 320 kilómetros al sureste de Shangai y 112 km tierra adentro. Estos emplazamientos servirían como lugares de reabastecimiento, y permitirían que las tripulaciones pudieran volar a Chungking. El teniente general Joseph Stillwell, comandante de las fuerzas de Estados Unidos en China, tuvo que obtener el permiso del generalísimo Chiang Kai Chek para el uso de estas bases. Ni Stillwell ni Chiang estaban, inicialmente, al tanto de los detalles de la incursión. Chiang estaba preocupado por cualquier tipo de colaboración militar con los norteamericanos que pudiera comportar inmediatas represalias japonesas. Sin embargo, aceptó por la constante presión de Stillwell. Después de su aterrizaje en el continente, los aviones serían asignados a la 10.ª Fuerza Aérea china.

Los planes originales de Duncan consistían en lanzar los bombarderos, a unos 800 kilómetros de Japón, desde el *Hornet*. La distancia de vuelo desde Tokio hasta la costa china era de al menos 2.560 kilómetros. Dadas las distancias, las operaciones de combate, el incierto tiempo y la necesidad de un margen de seguridad, los B-25 tendrían que volar 3.840 kilómetros con una

carga de 3.200 kilos. Los aviones llevarían un ataque de bombardeo a baja altitud sobre Tokio y los objetivos militares e industriales en las áreas adyacentes. Los objetivos civiles estaban excluidos. Doolittle era un firme partidario de no atacar el Palacio Imperial, porque creía que era un centro religioso e histórico. Además, pensaba que un ataque directo contra el emperador galvanizaría la moral japonesa, como sucedió con los británicos durante la Batalla de Inglaterra. El vuelo a baja altura ayudaría a las tripulaciones a evitar ser detectadas, aumentaría la precisión de bombardeo y reduciría su vulnerabilidad al fuego antiaéreo. Este plan fue después modificado para lanzar los aviones desde unos 640 kilómetros y también desde 1.040 kilómetros.

Existían tres planes de ataque:

Opción 1: El despegue tendría lugar tres horas antes del amanecer; se llegaría al objetivo con las primeras luces. Esto permitiría la máxima sorpresa y protegería a los portaaviones. Sin embargo, un lanzamiento nocturno podría ser muy difícil para las tripulaciones de la Fuerza Aérea y se necesitarían luces en las cubiertas, lo que iluminaría a los portaaviones.

Opción 2: Lanzar un ataque con luz diurna y proseguir hasta aterrizar al anochecer. Esta opción mejoraría las condiciones para la navegación y los resultados del bombardeo. Sin embargo, el fuego antiaéreo. y los interceptadores serían más efectivos contra los bombarderos con luz diurna.

Opción 3: Despegar justo después del anochecer, bombardear de noche y llegar a las zonas de aterrizaje al amanecer. Un avión, el de Doolittle, actuaría como iluminador lanzando bombas incendiarias sobre Tokio para guiar al resto de los bombarderos sobre el área. Ésta opción aumentaba la seguridad de la fuerza naval y la de los bombarderos, pero reducía la habilidad de los tripulantes para identificar sus objetivos. Esta era la opción preferida, ya que maximizaba la sorpresa y minimizaba los riesgos.

Si eran detectados por una fuerza enemiga, los bombarderos serían lanzados inmediatamente. Duncan revisó las previsiones meteorológicas sobre Japón y consideró que abril era la mejor época para la operación. King aprobó la idea.

Finalizado el plan inicial, Duncan informó a Arnold el 17 de enero. Arnold también estuvo de acuerdo con la idea y escogió a Doolittle para preparar los bombarderos y a las tripulaciones del USAAC para la misión. El 23 de enero, Doolittle envió un B-25 a Mid-Continent Airlines en Mineápolis para añadir tanques de combustible y retirar el equipo prescindible. Mid-



El Palacio Imperial era un objetivo muy interesante, pero Doolittle rechazó atacarlo por diversas razones. Aunque estaba bien defendido, el ataque nunca llegó a amenazarle. (Military History Institute)

Continent modificó 24 aviones, que recibieron nuevos depósitos de combustible, atalajes para las bombas, cámaras y la retirada de la torreta ventral, que había dado problemas por fallos del sistema hidráulico. Como el silencio de radio era vital, se quitaron las radios de enlace, que pesaban 113 kilos. Puesto que el ataque tendría lugar a baja altura, las tripulaciones también reemplazaron las miras de bombardeo Norden, diseñadas para grandes altitudes. Además, la Fuerza Aérea no quería que cayeran en manos enemigas. En su lugar, un miembro de las tripulaciones diseñó una mira de 20 céntimos de dólar, denominada «Mark Twain», que reemplazaba a la Norden, que costaba 10.000 dólares.

Los detalles de este plan sólo eran conocidos por King, Duncan y Doolittle. Arnold informó a Roosevelt sobre algunos conceptos básicos el 28 de enero. El 31, el general de brigada Carl Spaatz, de la Fuerza Aérea, dio a Doolittle mapas y objetivos específicos procedentes de la sección de información de Arnold.

Los estrategas comenzaron a estudiar aspectos puntuales como las posibilidades de que el despegue de los B-25B desde el *Hornet* fuera un éxito. Las pruebas de vuelo que tuvieron lugar el 1 y el 2 de febrero demostraron la validez del concepto. Doolittle preveía que quince B-25 tomarían parte en la incursión aérea. Antes se había decidido que fueran 18 si podían regresar al portaaviones. Cada bombardero llevaría una combinación de bombas incendiarias M43 de 900 kilos y de racimo M-54, que contenían 128 bombas de 500 g cada una.

Los aviones y las tripulaciones para la misión procedían del 17.º Grupo de Bombardeo destinado en Carolina del Sur. Los voluntarios fueron seleccionados de entre 24 tripulaciones y personal de tierra. Tras la selección, llegaron a Eglin Field (Florida) el 1 de marzo para recibir entrenamiento. La misión era bombardear Japón. Doolittle planeó usar sólo quince B-25 para el ataque, pero necesitaba tripulaciones extra para formar un grupo de reemplazo. Por ello, y para maximizar las medidas de seguridad, todas las tripulaciones reunidas fueron embarcadas para la incursión.

Las tripulaciones tuvieron poco tiempo para relajarse durante el entrenamiento. Tenían que aprender a despegar desde la cubierta de un portaaviones con un B-25 que, cargado, pesaba 13.900 kilos, llevar a cabo un bombardeo a baja altitud, sobrevivir a un vuelo campo a través, llevar a cabo una navegación nocturna y practicas de vuelo. Las pasadas de bombardeo serían realizadas a 2.400 metros para evitar los efectos de las bombas de fragmentación. Los tripulantes tenían que ajustarse a las necesidades de los B-25 modificados y probar sus capacidades. Tenían que obtener las prestaciones máximas con el mínimo consumo posible de combustible. Debían intentar diversas aproximaciones, incluyendo disminuir la velocidad, ajustar los carburadores y reemplazar las hélices; todo este entrenamiento era imprescindible.

La Marina, asimismo, estaba ocupada en los preparativos para el ataque. El *Hornet* zarparía de Norlfok (Virginia), pasaría por el canal de Panamá y recogería los aviones en Alameda. Sin embargo, el solitario *Hornet* sería vulnerable a los ataques enemigos a pesar de la cobertura de los otros buques de la TF-17. Tras un informe de Duncan sobre la incursión (19 de marzo), Nimitz decidió enviar otra fuerza de combate aeronaval, al mando de Hasley, para apoyar el esfuerzo y reunirse con la TF-18 mientras se dirigía hacia el oeste. Los dos portaaviones y los cruceros de las fuerzas operativas acelerarían hasta entrar dentro de la distancia de despegue, lanzarían a los B-25 y entonces regresarían a toda máquina a Pearl Harbor.



Aunque no estaba en la cadena directa de mando, el emperador Hirohito era el líder del Imperio japonés. Su seguridad era la misión principal de las fuerzas japonesas. (Military History Institute)

EL RAID DE DOOLITTLE

ÚLTIMOS PREPARATIVOS

El grupo de Doolittle completó el entrenamiento en un mes. Al principio, Doolittle fue escogido sólo para liderar los preparativos de la misión, denominada «Proyecto Especial de la Aviación n.º 1». En uno de sus diversos viajes a Washington para informar a Arnold sobre el progreso del entrenamiento, Doolittle convenció a un dubitativo Arnold de que él debía mandar el ataque. Por dudas sobre las medidas de seguridad, no confiaba en transmitir los informes por vía telefónica.

Los tripulantes de los bombarderos completaron los preparativos para el ataque y dejaron Alameda el 25 de marzo. De los 24 aviones iniciales, sólo 22 volaron hacia el oeste. Un bombardero quedó destruido tras sufrir un accidente durante un despegue, y otro tuvo problemas con el tren de aterrizaje. El personal de tierra no disponía de tiempo para reparar al avión dañado.

Los tripulantes de los B-25B viajaron desde Phoenix (Arizona) hasta California a través de San Antonio (Texas). Desde allí, el grupo voló hasta March Field, en el sur de California, y hacia el 27 de marzo todos los aviones habían llegado ya al Depósito de Aviación de Sacramento. Los B-25B fueron inspeccionados y algunos equipos, como las hélices, fueron cambiados. Por desgracia, los técnicos del Depósito de Aviación de Sacramento desconocían la misión o las calibraciones especiales de los aviones, como por ejemplo los ajustes de los carburadores. Desconocedores de esto, recalibraron los carburadores a los niveles habituales, lo cual haría que los pilotos fueran incapaces de obtener las máximas prestaciones de sus aparatos. Por fortuna, uno de los tripulantes advirtió en uno de los motores la presencia de un carburador estándar con un número de serie diferente. Los ajustes y algunos nuevos equipos tuvieron que ser eliminados, y se regresó a los ajustes iniciales.

El grupo entero de Doolittle llegó a la costa de la bahía de San Francisco y a Alameda el 1 de abril. Doolittle y Halsey se habían encontrado antes, el



El *Kaga* y otros buques de la Marina Imperial llevaron a cabo diversas operaciones a lo largo del Pacífico tras el ataque. Estados Unidos temía que, sin un cambio decisivo en el curso de la guerra, las fuerzas japonesas se atrincherarían con firmeza en el Pacífico. (National Archives)



La TF-18 abandonó la bahía de San Francisco el 2 de abril. El dirigible de la Marina L-8 transportó partes esenciales para los bombarderos B-25, incluyendo los instrumentos de navegación. (US Navy)

31 de marzo, para ultimar la coordinación de las dos partes de la misión. Nimitz y Halsey tenían algunas dudas sobre el ataque. Las fuerzas navales niponas estaban operando en lugares tan lejanos como el océano Índico, habían bombardeado Ceilán y, más tarde, hundirían diversos barcos de la Royal Navy, como por ejemplo el portaaviones *Hermes.* La Marina estadounidense desconocía las intenciones de los japoneses, y necesitaban poder responder a cualquier amenaza. Enviar los portaaviones tan cerca de Japón era considerado casi un suicidio para cualquier barco, avión o tripulación. Hasta que el servicio de información del CINCPAC determinó que los japoneses habían finalizado sus operaciones en el Índico, King estaba también preocupado por un posible ataque contra Australia. Con estos informes, estos temores fueron disminuyendo. En lugar de este ataque, información consideraba que el próximo objetivo nipón sería Nueva Guinea y que la Fuerza Combinada comenzaría a operar en el Pacífico Central. En esas circunstancias, se pidió a Nimitz que desplegara dos de los cuatro portaaviones de la Flota del Pacífico en aguas enemigas, al mando de su comandante más experimentado, Halsey. Pese a los riesgos, Nimitz dio todo su apoyo al ataque.

Mitscher ordenó que 16 de los B-25 fueran instalados en la cubierta del *Hornet*; todos, salvo uno, serían lanzados contra Tokio. El contingente de la USAAF sumaba 70 oficiales y 130 soldados. Pese a que Doolittle les había entrenado para utilizar toda la longitud de la cubierta de vuelo, nadie había asistido al despegue de un B-25 desde un portaaviones. El decimosexto avión haría una demostración a unos 160 kilómetros y regresaría a California. El avión extra «cabía» en cubierta, y, aun así, permitía el uso de los 1.452 metros necesarios de la cubierta de vuelo para el despegue. El teniente de navío H.L. Miller, que había instruido a las tripulaciones sobre los procedimientos de despegue desde un portaaviones, pilotaría el aparato. Sin embargo, algunos temían que los aviones en la cubierta del *Hornet* pudieran ser vistos por espías y que el vuelo de demostración les pusiera en alerta sobre su misión.

ZARPA LA TASK FORCE

La TF-18 partió de San Francisco a las 10 de la mañana del 2 de abril en medio de una espesa niebla. La protección contra un posible ataque submarino corrió a cargo de patrullas aéreas de apoyo, realizadas por hidroaviones Consolidated PBY Catalina de la Marina, que se extendieron hasta los límites del mar occidental y se prolongaron hasta el final de la tarde. El último contacto

DERECHA **Muchas de las tripulaciones de Doolittle decoraron los morros de sus aviones con dibujos. El capitán Ross Greening bautizó su avión con el nombre de *Hari Kari-er*. (US Navy)**



La TF-18 sólo recibió una entrega de suministros durante su viaje para reunirse con la TF-16. El dirigible de la Marina L-8 realizó la entrega cerca de la costa de California. (US Navy)

directo del *Hornet* con el continente fue a través del dirigible de la Marina L-8, tenía que hacer entregar dos cajas con instrumentos de navegación que no habían sido instalados en el Depósito de Aviación de Sacramento. Todas las futuras comunicaciones de rutina entre los buques de la TF-18 serían llevadas a cabo mediante señales lumínicas. Las radios mantendrían un estricto silencio, a menos que fuera absolutamente necesario recibir o transmitir un mensaje. Una vez adentrados en el mar, el objetivo de la misión de Doolittle fue comunicado a los tripulantes de la Marina. Según Mitscher, la información propició una atmósfera «en la que la moral alcanzó altas cotas, donde permanecería hasta el momento del ataque».

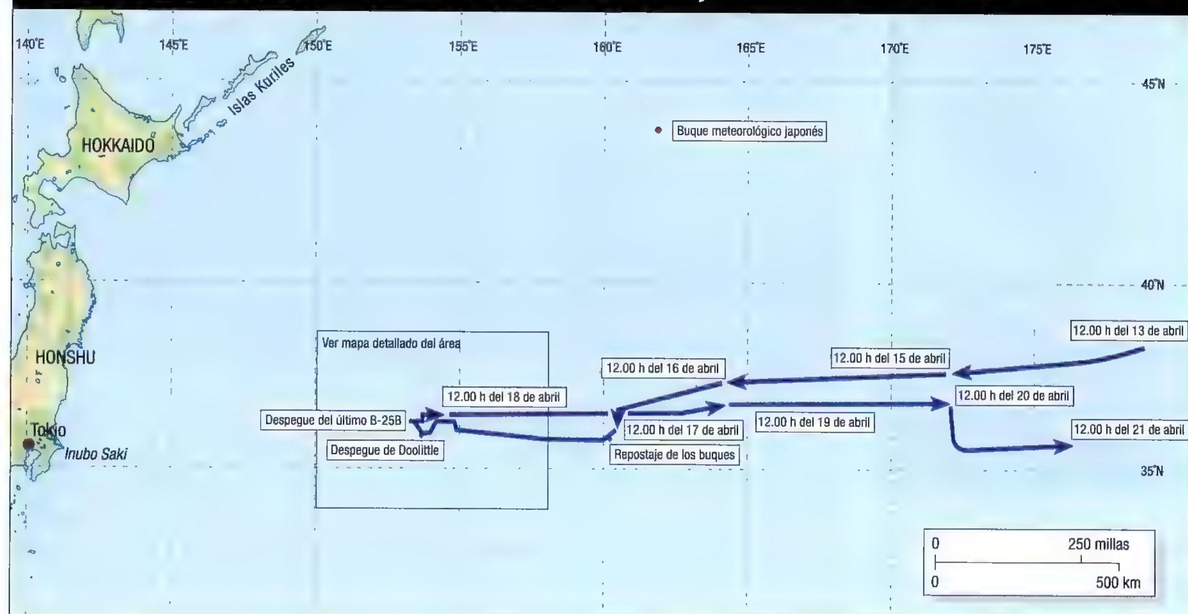
La TF-16 de Halsey zarpó de Pearl Harbor a las 12:32 h del 8 de abril. El *Enterprise* dirigía la fuerza hasta el sur de Pearl Harbor, donde recuperó los aviones del Grupo Aéreo 8. La TF-16 puso rumbo noroeste para encontrarse con la TF-18. Mar gruesa y fuerte viento crearon problemas a ambas fuerzas operativas. Se suspendieron las patrullas aéreas. Mitscher tuvo que reducir la velocidad de la TF-16 para limitar posibles daños estructurales en el *Cimarron*. Pese a la mala mar, el *Cimarron* logró repostar a los destructores el 8 de abril. Sin embargo, el repostaje del *Hornet* tuvo que ser cancelado por las malas condiciones meteorológicas. El mar, el viento y la lluvia continuaron acompañando a las dos fuerzas de ataque y limitando su velocidad. Se ordenó a la TF-18 que retrasara su encuentro con la TF-16 hasta el 13 de abril.

Los tripulantes de los bombarderos se mantuvieron ocupados con entrenamiento adicional durante el viaje. El capitán de corbeta Stephen Jurika les instruyó sobre Japón y los objetivos. Jurika había estado destinado como agregado naval en Tokio de 1939 a 1941. Ayudó a las tripulaciones a localizar los objetivos dándoles referencias terrestres para la navegación, como ríos y puentes. También les entregó informes sobre los emplazamientos antiaéreos y las tácticas de los cazas. Los tripulantes hicieron prácticas de tiro y con las torres disparando a maquetas, y estudiaron navegación mediante la posición de las estrellas para el vuelo nocturno bajo la supervisión del oficial de navegación del *Hornet*. El teniente T.A. White, oficial médico de la misión, les impartió clases de medicina de campaña y de primeros auxilios. Los mecánicos también comprobaron los B-25 y los mantuvieron listos para el combate.



La TF-16 se mantuvo en un rumbo de 310 grados con respecto a las islas Hawai, aproximándose a la TF-18. El primer contacto entre ambas fuerzas se efectuó a las 16:30 h del 12 de abril mediante radar, a unos 230 grados y a una distancia de 130 millas. Las dos fuerzas se encontraron a 38° 00' de latitud Norte y 180° 00' de longitud Este a las 06:00 h del 13 de abril.

Las dos fuerzas operativas se convirtieron en la TF-16 bajo el mando de Halsey. Halsey ordenó a su fuerza tomar un rumbo de 265 grados este hacia Japón a una velocidad de 16

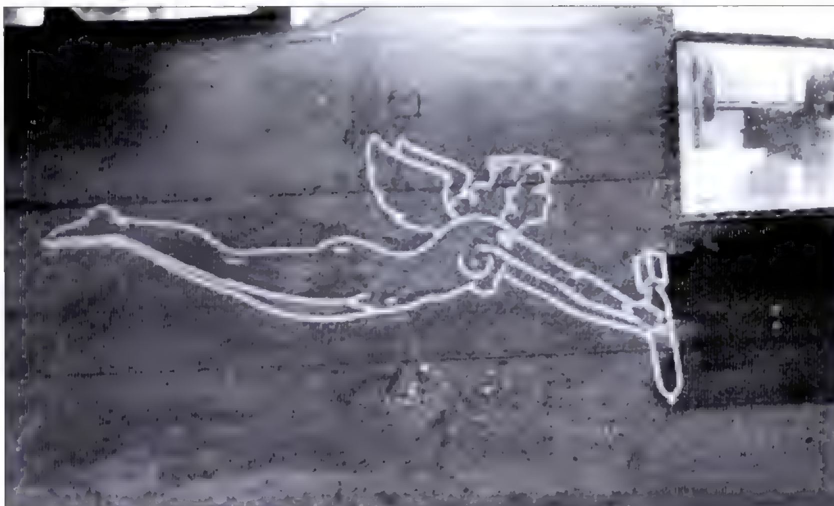


nudos. El ataque fue planeado para el 19 de abril, dependiendo de las condiciones meteorológicas y de la velocidad. La fuerza combinada tenía tiempo suficiente para cruzar el Pacífico central. Sin embargo, la seguridad se mantuvo a un nivel alto. Continuaron los vuelos de reconocimiento procedentes del *Enterprise* en torno a 200 millas alrededor de la fuerza naval. Asimismo, los buques mantuvieron una estrecha vigilancia ante una posible actividad naval enemiga.

Los submarinos *Trout* y *Thresher* patrullaban el área cercana a las aguas costeras de Honshu donde operaría la TF-16. El *Trout* disparó dos torpedos contra dos pequeños cargueros el 9 de abril; este ataque, al igual que otro lanzado por el mismo submarino el día 10 contra un vapor, falló en su objetivo. Por último, el 11 de abril, uno de los dos torpedos disparados contra un mercante de gran tamaño logró alcanzar el objetivo pero sin hundirlo. El *Thresher*, que recogía información meteorológica, patrullaba la zona de Inubo Saki, por donde pasarían los B-25 en su camino desde el Pacífico a la bahía de Tokio. Como el *Trout*, el *Thresher* atacó diversos objetivos, incluyendo un carguero de 10.000 toneladas el 10 de abril. Aunque este buque logró escapar, el submarino tuvo más suerte cerca de Yokohama, en la bahía de Tokio, donde alcanzó a un mercante de 5.000 toneladas, que se hundió en tres minutos. El submarino fue atacado a continuación por un destructor japonés con cargas de profundidad. Pese a los daños sufridos, el *Thresher* continuó con su misión e informando de la situación meteorológica. Tanto el *Trout* como el *Thresher* confirmaron la ausencia de cualquier formación naval importante que pudiera amenazar a la TF-16.

El largo viaje a Japón fue celebrado con una sencilla «ceremonia», usando unas medallas japonesas que habían sido concedidas a miembros de la Marina estadounidense durante una visita a Tokio en 1928. Estas medallas representaban el deseo del Gobierno japonés de amistad y cooperación con Estados Unidos. Los veteranos marinos que las recibieron las enviaron a Washington con la esperanza de que algún día se les diera un uso apropiado. El secretario

El avión número 40-2249, pilotado por el capitán Ross Greening, bombardearía Yokohama. La tripulación saltaría con posterioridad sobre territorio chino. (US Navy)



El personal de cubierta aseguró que los B-25B estuvieran trincados con seguridad para evitar que sufrieran cualquier daño durante el viaje. El mantenimiento y las comprobaciones de los aparatos permitieron a las tripulaciones verificar los motores, como muestra la imagen. (US Navy)



de la Marina, Frank Knox, reunió las medallas y se las envió a Nimitz, que las pasó al «Proyecto Especial de la Aviación n.º 1». Doolittle y Mitscher decidieron «devolver con intereses» las medallas al incorporarlas a las bombas de los B-25. Jurika contribuyó con la medalla que recibió de los japoneses durante su servicio en la embajada norteamericana.

La fuerza de combate observó cierta actividad. Las señales de radio detectaron la presencia de un buque meteorológico japonés a 44° 00' de longitud Norte, 162° 00' de latitud Este, a unos 800 kilómetros de las Kuriles, a 1.200 kilómetros de las islas Aleutianas y a 1.920 kilómetros de Tokio. Este buque no constituía una amenaza para la TF-16, pero podía ser una futura fuente de problemas para cualquier fuerza de ataque que operara más al norte.

Mientras tanto, Stillwell y Chiang continuaban sus preparativos en los aeródromos chinos. El 16 de marzo, Arnold había pedido a Stillwell cantidades y tipos específicos de productos petrolíferos, equipos de radio y apoyo. En la China oriental escaseaban tanto el combustible como las radios. También



Los tripulantes del B-25B basaban su defensa en dos ametralladoras de 12,7 mm montadas en la torreta dorsal y una de 7,62 mm situada en el morro del aparato. En la foto, personal del ejército carga munición de 12,7 mm en cajas. (US Navy)

surgieron dudas sobre el tiempo y el uso de Yushan, Kian y Lishui. A menos que estos aeródromos fueran revisados por oficiales norteamericanos (Stillwell insistió en que oficiales de la Fuerza Aérea del Ejército se encargaran de ello); sólo Kweilin y Chuchow parecían reunir las condiciones necesarias para apoyar una «operación de bombarderos pesados». Debido a las condiciones meteorológicas y a algunos contratiempos de vuelo, algunos campos de aviación no fueron examinados. Pese a ello, la misión continuó; un mensaje enviado a Stillwell el 30 de marzo especificaba que «la operación contempla sólo un despegue y aterrizaje de bombarderos medios».

Stillwell buscó equipo, por ejemplo, transmisores multibanda (de 333 kilociclos a 12 megaciclos), buscadores de dirección de largo alcance (de 200 kilociclos a 6 megaciclos), y receptores (de 150 kilociclos a 15 megaciclos) para cada pista de aterrizaje. Tanto la gasolina como las fuentes de petróleo eran difíciles de conseguir. El 25 de marzo, la compañía petrolífera Russell Standard Vacuum de Calcuta (India) suministró aceite y gasolina. Stillwell recibió 135.000 litros de gasolina de 100 octanos y 2.250 litros de aceite de 120 grados. Stillwell tenía que transportar el combustible y el aceite en bidones de 5 litros; el servicio fue cubierto por aviones DC-3 de la compañía aérea Pan American. Pidió más información sobre este particular, pero le fue denegada. Arnold continuó enfatizando la importancia y el secreto tanto del combustible como de los equipos y zonas de aterrizaje.

Una vez el combustible y el aceite fueron asegurados, Arnold dio instrucciones detalladas a Stillwell para que lo apoyara. En un cablegrama del 26 de marzo, Arnold anunció que Kweilin recibiría 45.000 litros de gasolina y 100 de aceite, y los otros cuatro aeródromos, 5.000 galones de gasolina y 450 de aceite cada uno. Stillwell fue autorizado a usar cualquier medio disponible para entregar el combustible y los suministros a los aeródromos. Cada zona de aterrizaje debía recibir estos elementos para la medianoche del 9 al 10 de abril. Arnold quería, asimismo, grupos de apoyo en tierra de doce miembros, uno de los cuales debía hablar inglés. El personal de tierra señalaría cada campo de aviación con cinco bengalas en cada lado de la pista y cinco al final de barlovento. Las dotaciones tenían que estar listas para completar estas tareas dos horas antes del amanecer del 10 de abril. Si no había bengalas disponibles, entonces se prendería fuego a bidones de combustible. Sólo se informó a Chiang de que hasta 25 B-25 aterrizarían en China una vez

la TF-18 hubiera abandonado California. Arnold informó a Stillwell de que «el 20 de abril, el proyecto especial llegaría a su destino». Una vez los aviones hubieran aterrizado, serían reaprovisionados y enviados a Chengtu para ser dispersados, mientras que los tripulantes viajarían a Chungking.

Stillwell preparó todos los campos de aviación para las operaciones. Los japoneses atacaron algunos de los lugares de aterrizaje a primeros de abril, pero los daños fueron leves. En un mensaje a Arnold del 16 de abril, Stillwell informó de que todo el apoyo, el combustible y el aceite estaban listos. Stillwell añadió que las dotaciones de tierra transmitirían una señal usando la clave «57» durante el mismo período de dos horas de las bengalas. La señal sería transmitida en una frecuencia de 333 kilociclos y a 900 metros. Esto ayudaría a los pilotos en condiciones de mal tiempo. Los tripulantes de tierra y las zonas de aterrizaje estaban listas para recibir a Doolittle en la fecha prevista.

«AVISTADOS TRES PORTAAVIONES»

La TF-16 siguió su curso sin incidentes. Las dotaciones de los barcos practicaron alerta general al amanecer y al oscurecer, unos momentos vulnerables para de la flota. El 18 de abril, la fuerza norteamericana estaba a unos 1.600 kilómetros al este de Japón. Los petroleros habían reaprovisionado a los portaaviones y los cruceros. Las condiciones meteorológicas empeoraron, con vientos de galerna cercanos a los 35 nudos, mala mar y visibilidad limitada de uno a tres kilómetros. A las 14:39 horas, los portaaviones *Hornet* y *Enterprise*, más los cuatro cruceros, pusieron rumbo oeste para lanzar a los aviones. La fuerza de ataque navegaba hacia su objetivo a una velocidad aproximada de 20 a 25 nudos. En este punto, los petroleros y los destructores quedaron atrás. Esto permitió a los portaaviones y a los cruceros moverse a gran velocidad. Los petroleros eran demasiado lentos para mantener el ritmo del resto de los barcos.

Los preparativos finales parecían completos. Los hombres de Doolittle estaban listos para despegar con sus aviones el 19 de abril y llegar a la costa china en la mañana del 20, a menos que los estrategas hubieran hecho mal sus ajustes de tiempo y los cálculos estuvieran equivocados. Con la prisa de completar el plan, nadie había considerado que la TF-16 cruzaba la línea internacional de



Unos marineros observan cómo los tripulantes de los B-25B preparan sus cajas de municiones para la misión. Las ametralladoras de 12,7 mm lograron derribar varios interceptadores japoneses durante la incursión. (US Navy)



El teniente coronel Jimmy Doolittle llevó a cabo una «ceremonia» en el *Hornet* para devolver unas medallas japonesas «con intereses». Estas medallas fueron donadas por veteranos de la Marina de Estados Unidos. (US Navy)

El raid de Doolittle tuvo un gran impacto estratégico en el teatro de operaciones del Pacífico y en la Segunda Guerra Mundial. El personal del Ejército y de la Marina organizó la operación en apenas dos meses. En la foto, las tripulaciones posan en la cubierta del *Hornet*. (US Navy)

cambio de fecha. Se descubrió el fallo, pero como imperaba el silencio de radio, no se pudo hacer nada. Si todo iba como estaba previsto, la fuerza de Doolittle llegaría un día antes a China. Halsey tendría que haber informado a Pearl Harbor una vez que los bombarderos hubieran despegado. Halsey nunca lo hizo. Tampoco hubiera ayudado nada a los aviones si lo hubiera hecho.

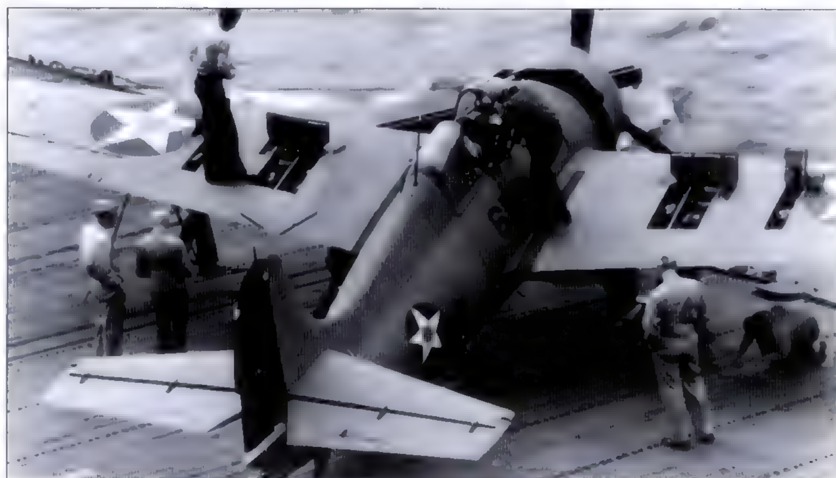
Los barcos de la TF-16 continuaron su vigilancia para evitar ser descubiertos y mantuvieron su curso de 276 grados. A bordo del *Enterprise*, un oficial de guardia, el alférez Robert Boettcher, detectó dos contactos de radar a las 03:10 h del 18 de abril. Los objetivos estaban a 18,2 kilómetros de distancia y a una demora de 255 grados. Dos minutos después, se vio una luz en la dirección general del radar de contacto. Halsey dio la orden de zafarrancho de combate general a todos los buques. Los portaaviones y los cruceros cambiaron rumbo a 350 grados para evitar ser vistos y malograr la misión. Hacia las 03:41 h, los dos contactos de superficie salieron de la pantalla del radar a una distancia de 24 kilómetros y una demora de 203 grados. La maniobra de la flota había evitado su detección y retornaron a su rumbo directo a Japón a las 04:15 h.

El *Enterprise* continuó sus patrullas aéreas con normalidad, pero con cierta aprensión. A las 05:07 h se iniciaron las patrullas de combate aéreo y de patrulla interna. Se lanzaron tres bombarderos en picado SBD Dauntless a las 05:22 h para buscar cualquier contacto de superficie enemigo. Uno de los aviones, el pilotado por el teniente de navío O.B. Wiseman, divisó un barco a unas 42 millas por delante de la fuerza de combate. Wiseman consideró que había sido avistado, regresó al *Enterprise* y dejó caer una nota sobre la cubierta, para no utilizar la radio, indicando su avistamiento. La fuerza de combate cambió nuevamente su curso a 220 grados. Sin embargo, se necesitaría algo más que un cambio de rumbo.

EL *NITTO MARU*

A las 07:44 h, los vigías del *Hornet* detectaron un buque de vigilancia japonés a unos nueve kilómetros con una demora de 221 grados. Este barco formaba parte de la 5.ª Flota de la Marina Imperial japonesa en misión de alerta temprana para la defensa nacional. El *Nitto Maru* número 23 realizaba su patrulla normal y había detectado a la fuerza de combate, y envió un mensaje por radio a las 06:30 h al buque insignia de la 5.ª Flota, el *Kiso*. El barco era un sampán de pesca convertido de 21 metros y 70 toneladas, y estaba armado con ametralladoras y un cañón. El Estado Mayor de la Marina Imperial recibió la notificación de que «se habían detectado tres portaaviones enemigos. Posición, 650 millas náuticas (1.040 kilómetros) al este de Inubo Saki». Doolittle esperaba poder lanzar sus aviones a unos 640 kilómetros de la costa japonesa. El mando de la 5.ª Flota esperaba que un ataque lanzado desde un portaaviones tendría lugar a una distancia más próxima a la costa. Sin embargo, el cuartel general de la Flota Combinada transmitió con rapidez: «Método Táctico Número 5 contra la flota de Estados Unidos», una orden para atacar. Elementos de la 1.ª y 2.ª Flotas partieron de Yokohama en busca del enemigo. Los portaaviones de la fuerza del vicealmirante Chuichi Nagumo, procedentes del océano Índico, comenzaron a navegar hacia las posiciones que se habían transmitido.

Sin embargo, los estrategas navales japoneses calcularon que cualquier ataque empezaría en las primeras horas del 19 de abril. El corto alcance de



Los cazas F4F-3 del USS *Enterprise* se encargaron de la protección aérea de la TF-16 durante la misión. Aquí, el personal de vuelo recarga las ametralladoras de 12,7 mm. (US Navy)



Un bombardero en picado Douglas SBD Dauntless con cinco Douglas TBD Devastator del *Enterprise*. Estos aviones apoyaron a los bombarderos durante el ataque. (US Navy)

los cazas F4F obligaría a la fuerza de combate estadounidense a aproximarse hasta una distancia de 320 kilómetros de la costa nipona. Los anteriores ataques de los portaaviones de la Flota del Pacífico en las islas Marshall y Marcus habían sido lanzados desde una distancia de 200 millas. El avistamiento permitiría a la flota japonesa concentrar los elementos de la Flota Combinada y de la 5.ª Flota para interceptar al enemigo a unos 480 kilómetros al este de la costa nipona. La Flota Imperial sorprendería a los atacantes y les asestaría un golpe mortal.

Las operaciones de la Flota Imperial podría continuar de manera normal hasta el día siguiente. Yamagata, comandante de la 26.ª Flotilla Aérea, había lanzado sus aviones de patrulla, bombarderos medios bimotores del grupo aéreo de Kisarazu, a las 06:30 h. Los aviones, casi con toda seguridad Mitsubishi G4M Betty, buscarían en un radio de 700 millas náuticas (1.120 kilómetros) desde la base de la 26.ª Flotilla Aérea.

De hecho, la Marina Imperial estaba al tanto de que una fuerza de portaaviones enemiga navegaba en el Pacífico Central, pero su misión continuaba siendo desconocida. El 10 de abril, los analistas de radio de la inteligencia de la Marina japonesa habían interceptado una transmisión procedente de la TF-16. Este hecho permitió situar a la flota estadounidense 28° 0' de latitud Norte y en la longitud 164° 0' de longitud Este. La Marina Imperial estimó la posibilidad de un ataque lanzado desde un portaaviones

y alertó al Mando General de Defensa del Ejército. El mando oriental del general príncipe Higashikuni lanzó entonces una alerta preventiva de ataque aéreo a todas las unidades de defensa aérea. Al igual que la Marina Imperial, el Ejército consideraba que la flota de portaaviones necesitaría acercarse más y que el ataque no tendría lugar antes de la mañana del 19 de abril. El Mando General de Defensa del Ejército podía posponer la alerta final de ataque aéreo hasta entonces.

Halsey ordenó zafarrancho de combate para todos los barcos después de haber avistado al *Nitto Maru.* Los Wildcat del *Enterprise,* en patrulla de combate aéreo, ametrallaron el barco vigía con la esperanza de hundirlo, pero fallaron. Los bombarderos en picado Dauntless también fallaron en sus ataques. Halsey ordenó al *Nashville* que atacara. El capitán F.S. Craven, el comandante del *Nashville,* pidió permiso para abrir fuego mediante las banderas de señales; eran las 07:50 h, Halsey lo autorizó a las 07.52 h y un minuto después el *Nashville* respondió con sus cañones de 125 mm. El crucero necesitó la increíble cantidad de 928 proyectiles de 125 mm y 29 minutos para hundir el *Nitto Maru.* Craven achacó posteriormente esta pobre actuación a la inexperiencia de los artilleros, a la fuerte marejada, con olas de más de 6 metros, que complicaron el ajuste de la puntería de los cañones, y a los intentos iniciales de acertar en la radio del objetivo. El barco se hundió 35° 50' de latitud Norte y 153° 40' de longitud Este a las 08:23 h. Se vieron a dos supervivientes, pero no fueron recogidos. La TF-16 estaba a unas pocas millas de la prevista zona de lanzamiento con algunas horas de antelación. Halsey tenía diversas opciones: podía retirarse; retirar los B-25 de cubierta, y hacer frente al enemigo o lanzar el ataque antes de lo previsto. Halsey tomó una decisión: lanzaría los aviones inmediatamente, como estaba planeado, ya que la TF-16 había sido avistada. A las 08:00 h el *Hornet* recibió ordenes de preparar los B-25 para el despegue. El mensaje que Halsey envió a Mitscher y a Doolittle desde el *Enterprise* rezaba: «Lanzar los aviones. Al coronel Doolittle y sus valientes tripulaciones: buena suerte y que Dios os bendiga».

«PILOTOS DEL EJÉRCITO, A SUS AVIONES»

Los hombres de Doolittle se prepararon para el vuelo tras la orden de las 08:00 h, era antes de lo esperado y a una distancia mayor. El *Hornet* viró hacia el viento para lanzar a los B-25 en un curso de 310 grados. Las bombas de los aviones necesitaban ser armadas y suministrarles más combustible. El personal de cubierta de los portaaviones corrió para llenar diez latas de cinco galones (18,9 litros) por avión para el viaje. Bombas de prácticas vacías fueron usadas como improvisados contenedores de combustible. Los navegantes necesitaban posiciones y condiciones meteorológicas precisas para planear el vuelo a sus destinos en Japón. Las tripulaciones de los bombarderos, que esperaban estar listas para despegar hacia el final de la tarde, se reunieron para iniciar los preparativos de vuelo. El personal de cubierta y los miembros de la USAAF tenían que retirar los cabos que impedían que los bombarderos se desplazaran por la cubierta.

Las condiciones no eran las óptimas para el lanzamiento de los aviones, y menos aún para uno intentado por tripulaciones inexpertas de bombarderos terrestres. Los pilotos tendrían que vérselas con un mar encrespado, fuertes vientos del noroeste y nubosidad variable. Las olas se estrellaban contra las cubiertas de los cruceros y de los portaaviones.




10



EL USS *NASHVILLE* ATACA AL BUQUE VIGÍA JAPONÉS *NITTO MARU* (páginas 46-47)

Pese a las extremas medidas de seguridad tomadas por Washington para asegurar el éxito total de la misión, un buque vigía japonés divisó a la TF-16 de manera prematura según el plan. Los buques de la fuerza de combate mantenían una cuidadosa vigilancia durante su viaje de Alameda a Japón en busca de cualquier fuerza naval o aérea del enemigo para evitar ser detectados. El objetivo de Halsey era acercar a la TF-16 lo máximo posible a las islas metropolitanas de Japón sin exponer sus portaaviones a un ataque enemigo. La Marina Imperial japonesa desplegó una flota de buques vigía para tener un sistema de alerta temprana ante una posible incursión aliada. Por desgracia para Halsey y Doolittle, el *Nitto Maru* transmitió un mensaje de radio para avisar a Tokio de la presencia de la TF-16. El personal de la TF-16 interceptó la transmisión y Halsey lanzó los B-25B antes de lo que estaba planeado. El *Nitto Maru* (1) **era un ballenero de 90 toneladas reconvertido, ditado de radio, ametralladoras y un cañón ligero. El *Nashville*** (2) **y los aviones del *Enterprise* recibieron ordenes de atacar al *Nitto Maru*. El ataque comenzó a las 08:30 h del 18 de abril y duró cerca de 30 minutos. El *Nashville* usó sus cañones de 125 mm. Los disparos se hicieron en salvas, tres cañones cada vez. Bombarderos en picado Douglas SBD Dauntless** (3) **y F4F Wildcat** (4) **del USS *Enterprise* también bombardearon y ametrallaron el sampán, pero no pudieron destruirlo. Ninguna de las bombas lanzadas contra el *Nitto Maru* lo alcanzó, y no se informó de daño externo. Los SBD Dauntless llevaban dos bombas de 45 kilos en las alas y una de 225 kg en el centro del fuselaje. La marca** (5) **en el SBD que se ve en primer plano muestra una «B» de un escuadrón de bombardeo y el número «10» que identificaba al aparato. En el morro del motor puede observarse un pequeño número blanco de identificación** (6). **Los otros aviones del mismo escuadrón podían tener insignias y marcas de diferente tamaño: la Marina de Estados Unidos publicaba normas generales respecto a las insignias, pero existían variaciones locales. La marca** (7) **«F 23» de los F4F indican «F» para caza y «23» como número de identificación. Algunos aviones del *Enterprise* podían llevar un «6» por pertenecer al escuadrón VF-6. El F4F Wildcat, armado con tres ametralladoras de 12,7 mm en cada semiala, era el caza de primera línea de la Flota del Pacífico. Lento y menos maniobrable que su enemigo, el A6M Cero, su piloto tenía que confiar su victoria en combate aéreo a la potencia de su armamento y a la robustez de la célula. El 18 de abril, su comportamiento contra el *Nitto Maru* fue poco satisfactorio. El F4F ayudaría, con posterioridad, a cambiar el rumbo de la guerra del Pacífico durante la crucial batalla de Midway. El *Nitto Maru* se hundió con rapidez tras ser alcanzado por el *Nashville*, que disparó 900 proyectiles. Durante otra acción de superficie, una vez Doolittle abandonó el *Hornet*, se hundió otro buque vigía. Aunque el *Nashville* hundió el navío, la puntería fue también pobre. Halsey exigió una amplia explicación sobre el motivo por el que la puntería del ametrallamiento y el bombardeo aéreo y naval estuvieron por debajo de lo esperado.**

La seguridad fue extrema durante todo el viaje a Japón. El USS *Gwin* (DD-433) mantuvo una estrecha vigilancia en busca de submarinos y buques de superficie enemigos, y actuó como plataforma móvil de defensa antiaérea. (US Navy)

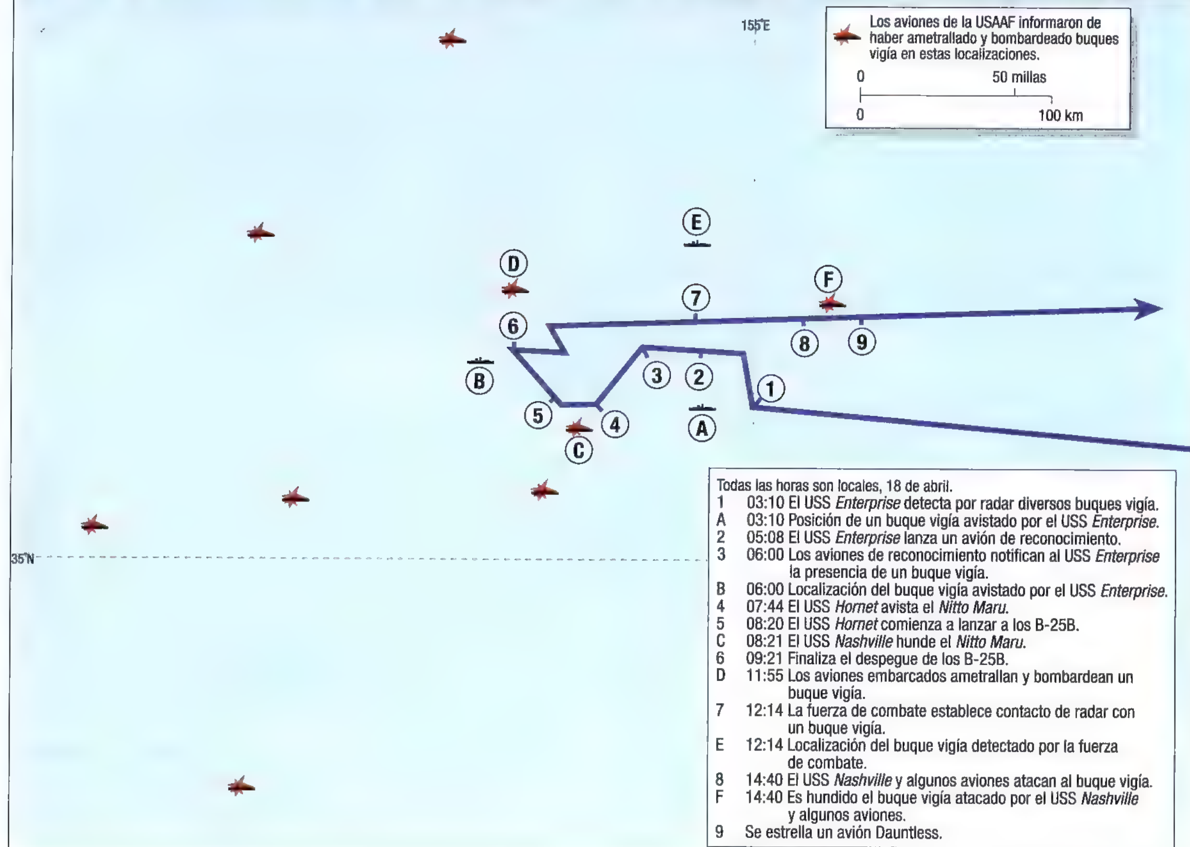


La decisión de Halsey de lanzar los aviones en ese momento tuvo consecuencias para la misión. Los pilotos estaban preocupados por las posibilidades de alcanzar la costa china. En su aproximación a la costa japonesa de camino hacia sus objetivos, los tripulantes de los bombarderos usaron el faro de Inubo Saki como un punto de referencia para la navegación. Si la distancia entre Inubo Saki y los portaaviones era de 900 kilómetros, existiría una oportunidad para que los aviones aterrizaran en las cinco localizaciones preparadas. Si el lanzamiento tenía lugar a 1.000 kilómetros, sería imposible aterrizar en el campo de aviación de Yushan. La flota estaba a unos 990 kilómetros cuando comenzó a lanzar sus aviones, más lejos de lo previsto. Según los diarios de guerra de Halsey, él advirtió que los aviones volarían hacia Tokio en condiciones meteorológicas adversas. A bordo de la TF-16, sus meteorólogos anunciaron vientos contrarios de unos 27 nudos, lo que aumentaría el consumo de combustible. Las tripulaciones de los bombarderos sabían que algunos de ellos no alcanzarían los campos de aviación. En la confusión subsiguiente, Halsey no informó a todos sobre la temprana partida de los bombarderos. Además, atacarían con la luz del día, no con la seguridad de la noche.

A las 08:03 h, el *Hornet* aumentó su velocidad a 22 nudos para prepararse para lanzar los aviones. Los tripulantes escucharon la orden: «pilotos del Ejército, a sus aviones». Los bombarderos comenzaron los procedimientos para calentar sus motores. El personal de la Marina dispuso los B-25 en dos columnas en la cubierta de vuelo para el despegue. El personal de control del *Hornet* dio la velocidad y direcciones del viento con grandes señales para ayudar a las tripulaciones y darles información en tiempo real. Estas instrucciones fueron transmitidas mediante señales lumínicas desde una torre de cañones. Doolittle fue el primero en abandonar el *Hornet* a las 08:20 h. La posición de la TF-16 era 35° 43' de latitud Norte y 153° 25' de longitud Este.

Las operaciones de lanzamiento concluyeron cuando despegó el último de los quince aparatos. Mitscher informó de la mala mar y de los fuertes vientos, que alcanzaban los 40 nudos. Esto hacía que el *Hornet* «cabeceara con violencia y, también, que el verde mar barriera la proa y mojara la cubierta de vuelo». El último aparato despegó a las 09:21 h.

Aunque todos los aviones fueron lanzados con éxito, hubo algunos problemas. Mitscher fue muy crítico sobre los despegues y los definió como «peligrosos y pobremente ejecutados». Pudo ver a los aviones con los estabilizadores calados todo atrás durante el lanzamiento a la velocidad requerida. Entonces, los pilotos tenían que tirar suavemente de los volantes, al borde



de la entrada en pérdida. Los B-25 luchaban para ganar velocidad tras abandonar la cubierta; si no la lograban, caerían al mar. Muchos de los aviones apenas consiguieron mantenerse a escasos 30 metros del agua. El instructor de la Marina, el teniente de navío Miller, intentó escribir algunas instrucciones en un cartel, pero parecía que los pilotos las ignoraban. Algunos B-25 lograron despegar sin incidentes.

Luego, los bombarderos fueron virando a estribor y volaron sobre el *Hornet* para que los navegantes alinearan su posición. Los navegantes de la Marina continuaron actualizando la información para los B-25 que iban despegando, información que les ayudó a ajustar sus giroscopios y sus compases. Estas acciones eran críticas para calcular la trayectoria de vuelo al objetivo y el aterrizaje en China; en especial, dadas las distancias adicionales y las pobres condiciones meteorológicas.

GOLPEANDO EN EL CORAZÓN DEL ENEMIGO

Durante el vuelo hacia Japón, las tripulaciones fueron informadas de sus objetivos primarios y secundarios. Los B-25 se organizaron en grupos de tres

o cuatro aparatos, cada uno de los cuales debía atacar un área geográfica específica en torno a Tokio o aún más lejos.

Los objetivos habían sido seleccionados por fuentes del servicio de información de la USAAF. Incluían Tokio, Yokohama, Kobe, Nagoya y Osaka. Los objetivos en Tokio eran la Compañía Eléctrica de Japón, la Compañía de Gas y Electricidad de Tokio y el Arsenal del Ejército. La información sobre estos objetivos incluía una descripción de la función de cada uno y su importancia para el Ejército japonés. Por ejemplo, la Compañía Eléctrica de Japón fabricaba equipos de transmisiones (radios, teléfonos, tubos de vacío e instrumental). Los oficiales de información señalaron la presencia de una central eléctrica al oeste de la fábrica. Nagoya era la sede de los cuarteles generales de la Tercera División del Ejército; del depósito de combustible de Matsushigeho; de la fábrica Atsuta, que producía municiones; y la empresa aeronáutica Mitsubishi. Estos objetivos eran típicos del cuidadoso proceso de selección, que no incluía blancos civiles.

Doolittle organizó el ataque en cinco grupos. El primero, del que él formaba parte, atacaría el norte de Tokio. El siguiente grupo tenía el centro de la ciudad como objetivo. El tercero se encargaría del sector sur. El cuarto tenía como misión atacar el sur de Nakegawa, Yokohama y su base naval. La última patrulla mantendría la formación hasta las proximidades de Nagoya. Entonces, cada avión volaría hacia su objetivo en Nagoya, Osaka o Kobe. Doolittle exigió que los bombarderos volaran en formaciones concretas. Por ejemplo, el cuarto grupo volaría en un frente de 80 kilómetros para tener la máxima protección y hacer creer a los observadores enemigos que el ataque era mayor de lo que en realidad era. Esto también dispersaría el fuego antiaéreo o los ataques de los cazas. Doolittle también pensó en que si los aviones estaban desplegados en un amplio frente, esto sorprendería aún más a los defensores.

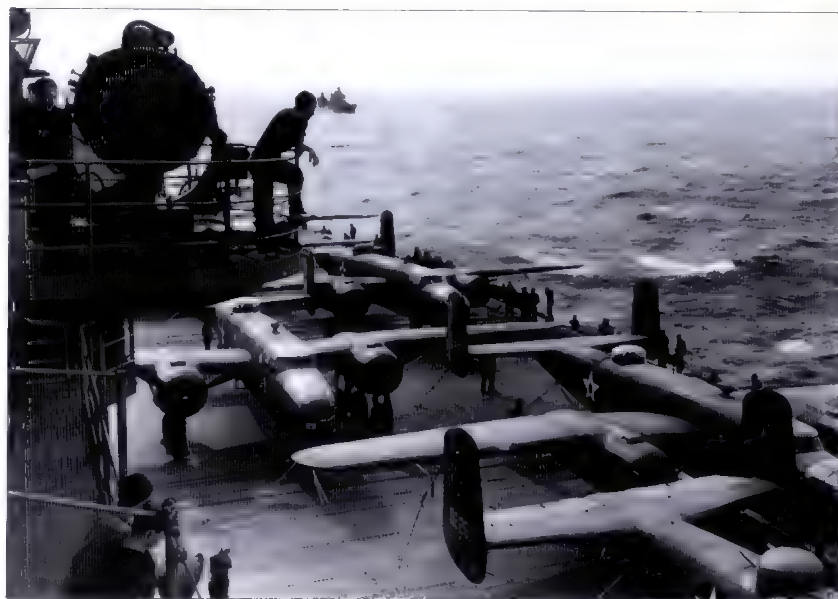
Dos minutos después del lanzamiento de la fuerza de bombarderos, Halsey ordenó a los portaaviones y a los cruceros cambiar inmediatamente de rumbo a 90 grados y dirigirse directamente a Pearl Harbor a 25 nudos. El *Enterprise* se puso a la cabeza de la flota, y a las 11:07 h se les unió el *Nashville* tras su encuentro con el *Nitto Maru*.



Los hombres de la Fuerza Aérea del Ejército estaban entrenados para despegar desde la cubierta de vuelo de un portaaviones. Aunque la maniobra había sido probada, la gran proximidad de los bombarderos, aparcados muy cerca unos de otros, constituyó un gran problema para organizar el despegue. (US Navy)



El *Hornet* realizaba su primer viaje y tuvo que lanzar una fuerza de ataque en el otro extremo del mundo. Estaba planeado que sólo 15 aviones tomarían parte en el ataque, pero al final fueron 16. (US Navy)



El personal de la Armada ayudó en el mantenimiento de los B-25B y el entrenamiento de sus tripulaciones. Desde el puente del *Hornet*, a la izquierda, se dieron instrucciones y señales a los aviones durante el despegue. Al fondo de la imagen, el USS *Vincennes*. (US Navy)

La TF-16 desconocía el tamaño de las fuerzas enemigas en el área de Tokio. Sin embargo, la 1.ª Flota Aérea de la Marina Imperial estaba regresando del océano Indico. Incluía los portaaviones *Akagi, Soryu, Hiryu, Zuikaku* y *Shokaku,* que estaban en el canal Bashi al sur de Formosa y navegaban hacia Japón. Además, la 2.ª Flota del vicealmirante Nobutake Kondo había regresado del Índico con anterioridad. Sus divisiones de cruceros 4.ª y 5.ª estaban listas para salir de Yokosuka. La Flota Combinada disponía de cinco submarinos del 3.er Escuadrón de Submarinos y de ocho unidades menores del 8.º Escuadrón de Submarinos. La 26.ª Flotilla Aérea y otras unidades navales lanzarían hasta 90 cazas Cero, 80 bombarderos medios, 36 bombarderos embarcados y dos hidroaviones. La Flota Combinada del vicealmirante

Ugaki Matome, al recibir el informe de radio del *Nitto Maru,* ordenó que todos los barcos que se encontraran a un día de navegación intentaran localizar el buque vigía. Aunque los aviones de Doolittle despegaron antes de lo previsto, esto fue un golpe de suerte que pasó desapercibido. Teniendo en cuenta el aviso del 10 de abril y el avistamiento del *Nitto Maru,* podría especularse que si el *Hornet* y los cruceros se hubieran aproximado más a Japón, la Marina Imperial hubiera podido interceptar a la TF-16 y destruir los bombarderos de Doolittle.

A las 10:30 h, los aviones de patrulla de Yamagata, que habían despegado a las 06:30 h, debían haber alcanzado sus áreas de patrulla. No se recibieron informes. A la luz de lo informado por el *Nitto Maru,* Yamagata ordenó que despegara otra patrulla de tres aviones del grupo aéreo de Misawa a las 11:30 h en busca de cualquier actividad enemiga. Su misión era rastrear una zona de 700 millas náuticas (1.120 kilómetros) en torno a la base aérea de Kisarazu. Preocupado aún, ordenó el despegue de 24 Cero y 25 torpederos Kate.

Muchos de los bombarderos de Doolittle habían sido bautizados con nombres tales como *Whiskey Pete, Whirling Dervish, Ruptured Duck* y *Hari Karier.* Estos aviones iniciaron su aproximación a Japón. En sus informes posteriores, las tripulaciones informaron de que las aguas alrededor del país del Sol Naciente estaban llenas de barcos de toda forma y tamaño. Los tripulantes eran muy conscientes de las defensas antiaéreas y de los interceptadores que les esperaban. Varios pilotos habían preguntado a Doolittle qué debían hacer en el caso de verse obligados a saltar en paracaídas sobre Japón. Doolittle replicó que haría saltar a su tripulación y entonces se estrellaría contra el objetivo más cercano.

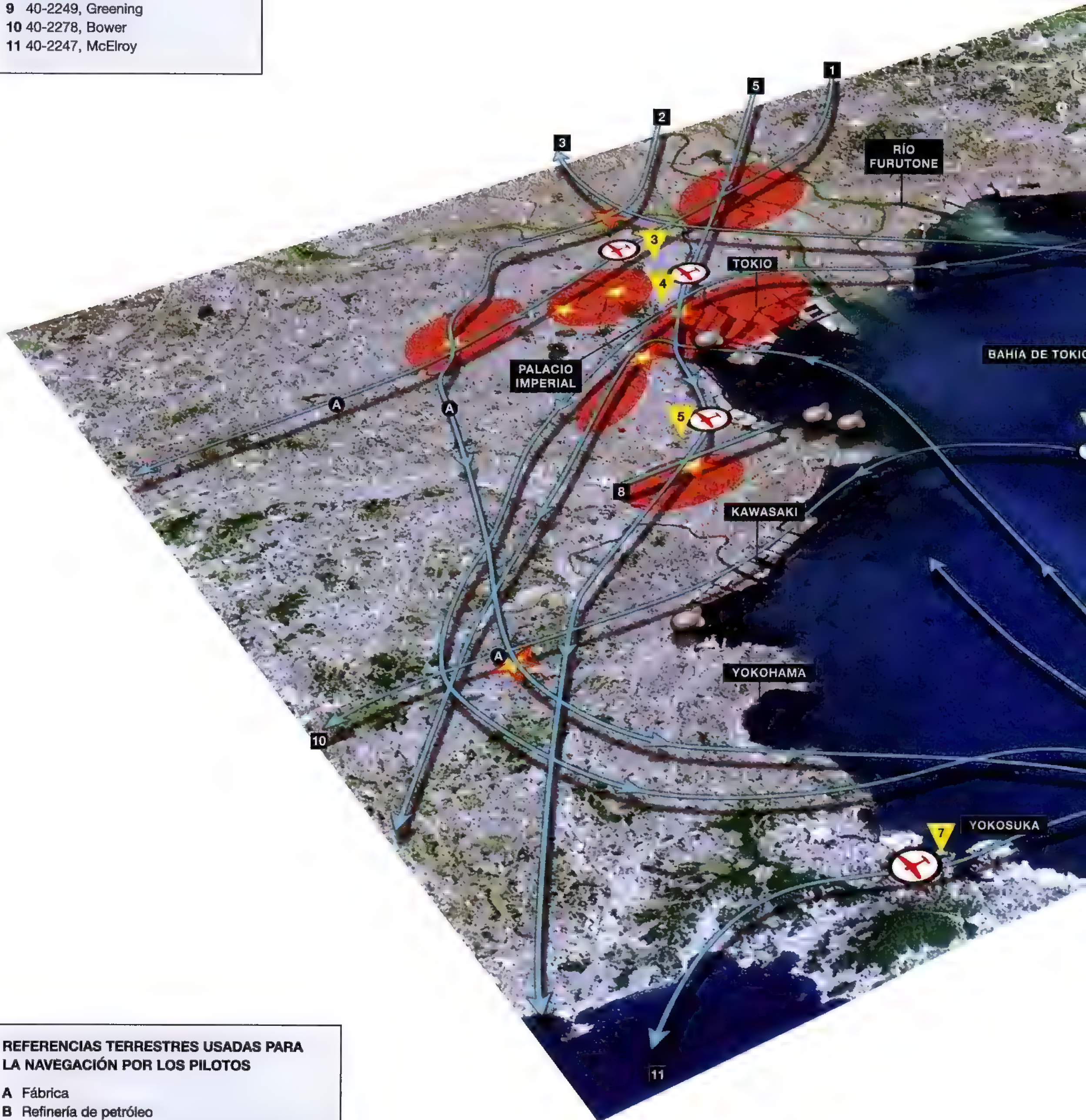
Los bombarderos de Doolittle volaron hacia Tokio con rumbo oeste, y tardaron cuatro horas en alcanzar la capital. Algunos aviones sobrevolaron diversos barcos, entre ellos lo que se pensó que era un crucero ligero enviando señales a Tokio. Lo cierto es que este barco logró informar de la presencia de los aviones. Se avistaron patrulleros, petroleros, cargueros y pesqueros en el vuelo hasta la costa. No se apreciaba la existencia de preparativos defensivos. Pese al aviso del *Nitto Maru,* Tokio parecía comportarse como si fuera un día normal.

Los bombarderos contaron con la protección de las nubes bajas y la lluvia hasta que llegaron al área de Tokio. El tiempo era claro, perfecto para ejecutar el bombardeo. El viento y los errores de navegación separaron a algunos B-25, lo que dificultó a los pilotos el ataque a sus objetivos. Por suerte para la fuerza de Doolittle, los japoneses estaban confundidos por la llegada de los bombarderos desde distintas direcciones y en momentos diferentes, lo que dificultó a las fuerzas de defensa aérea la organización de un contraataque. Sin embargo, el puesto de observación de Mito, a 112 kilómetros al noroeste de Tokio, informó de la presencia de bombarderos enemigos a las 12:00 h. Aunque este informe se plasmó en un mensaje de alerta a Tokio, los B-25 llegaron a la ciudad en pocos minutos. Durante la siguiente hora, Doolittle y sus hombres atacarían a su antojo Tokio y sus alrededores.

Pese a los informes previos del *Nitto Maru* y de Mito, las fuerzas japonesas estaban mal preparadas para combatir. Los Ki-27 u otros aviones no podían despegar con la suficiente rapidez para interceptar a los aviones enemigos. Incluso cuando lo hicieron, la Fuerza Aérea japonesa informó de que la munición de 7,7 milímetros de los Ki-27 era inútil contra los B-25; algunos tripulantes norteamericanos informaron de que las balas rebotaban en la superficie de los bombarderos. Las dotaciones de las defensas antiaéreas se lamentaron de que su fuego era inútil contra los atacantes volando a baja altitud.

AVIONES DE ESTADOS UNIDOS Y SUS PILOTOS

1 40-2344, Doolittle
2 40-2292, Hoover
3 40-2270, Gray
4 40-2283, Jones
5 40-2303, Watson
6 40-2298, Hallmark
7 40-2261, Lawson
8 40-2250, Joyce
9 40-2249, Greening
10 40-2278, Bower
11 40-2247, McElroy



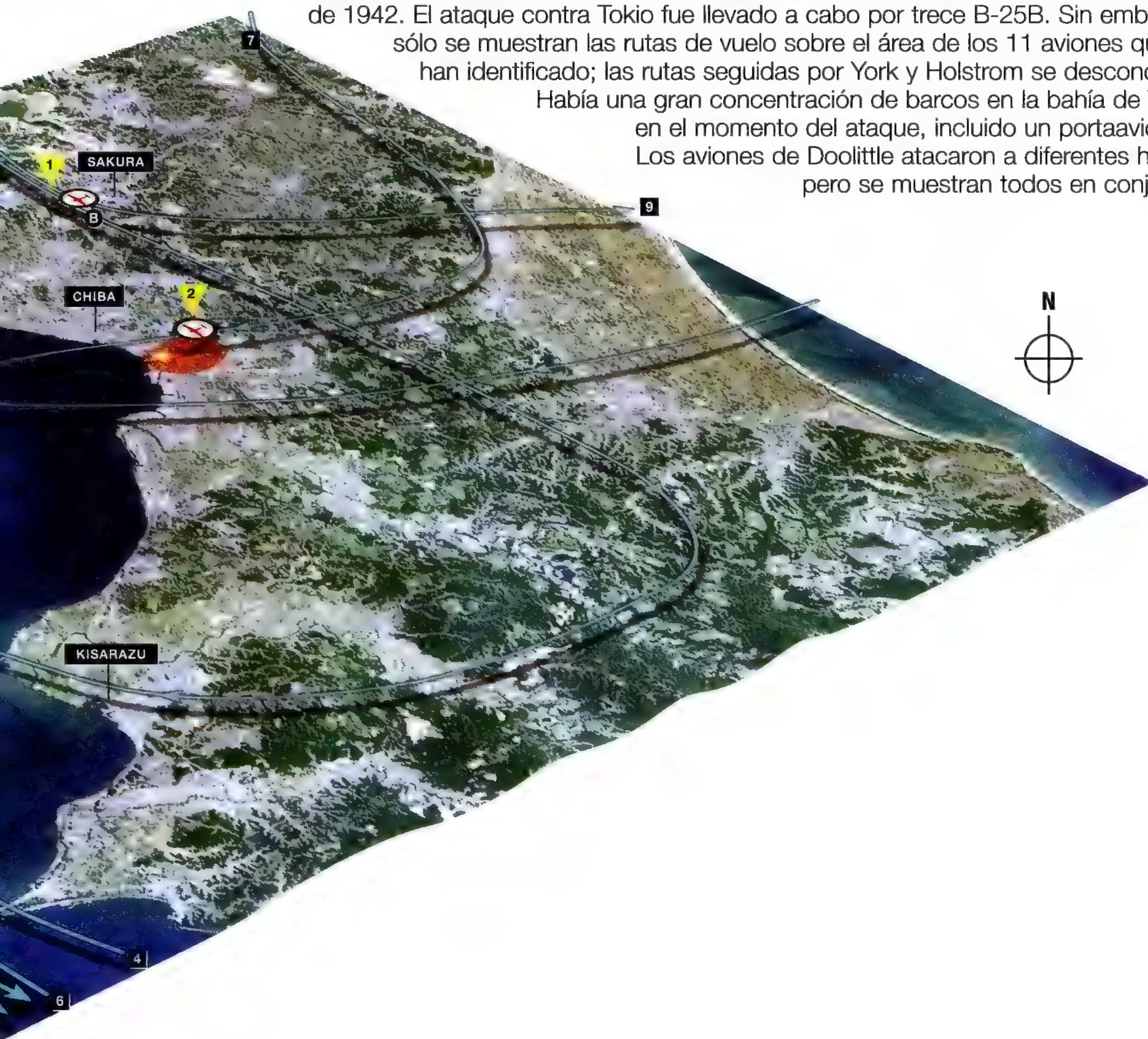
REFERENCIAS TERRESTRES USADAS PARA LA NAVEGACIÓN POR LOS PILOTOS

A Fábrica
B Refinería de petróleo

Los aviones japoneses están señalados con símbolos rojos. También en rojo, las áreas con más densidad de fuego antiaéreo. Se indican las mayores concentraciones de globos.

EL ATAQUE DE DOOLITTLE SOBRE LA BAHÍA DE TOKIO

La ilustración muestra las diferentes rutas de los aviones sobre la bahía de Tokio el 18 de abril de 1942. El ataque contra Tokio fue llevado a cabo por trece B-25B. Sin embargo, sólo se muestran las rutas de vuelo sobre el área de los 11 aviones que se han identificado; las rutas seguidas por York y Holstrom se desconocen. Había una gran concentración de barcos en la bahía de Tokio en el momento del ataque, incluido un portaaviones. Los aviones de Doolittle atacaron a diferentes horas, pero se muestran todos en conjunto.



SUCESOS

1. Cuatro interceptadores persiguen al 40-2249; dos son derribados.
2. Tres interceptadores persiguen al 40-2261.
3. Nueve interceptadores persiguen al 40-2344 (Doolittle).
4. Un interceptor persigue al 40-2303 y es derribado.
5. Nueve interceptadores persiguen al 40-2303; dos son derribados.
6. Tres interceptadores persiguen al 40-2278.
7. Seis interceptadores persiguen al 40-2247.



B-25B en la cubierta del *Hornet*. (US Navy)

Doolittle, que suponía que debía atacar en solitario y lanzar bombas incendiarias sobre Tokio, se unió al primer grupo de tres aviones. Volaron con un rumbo que les llevaría al norte de la ciudad. El avión de Doolittle logró mantenerse a una altitud de 60 metros sobre el mar. El alférez Richard E. Cole, el copiloto, vio un hidrocanoa bimotor que sobrevolaba a los aviones a unos 600 metros de altura. El avión naval nipón no advirtió la presencia de los B-25B, pero sí informó a sus superiores de la presencia de algunos aviones extraños en la niebla. Doolittle llegó a territorio japonés a unos 80 kilómetros al nordeste de la capital, y entonces puso rumbo sudeste hacia el área noreste de Tokio. La dotación de Doolittle pudo ver varios campos de aviación pequeños con biplanos. Estos aviones de entrenamiento no eran una amenaza para ellos. Cuando el avión estuvo a unos dieciséis kilómetros, se divisaron nueve cazas, tal vez Ki-27, en tres patrullas triples. Aunque maniobraron para el ataque, no lograron interceptarlos. Doolittle guió su aparato hasta el área del objetivo, un arsenal situado en el centro este de Tokio. Tras subir a una altitud de 1.000 metros, el bombardero lanzó cuatro bombas incendiarias a las 12:30 h. En Tokio, tras el ataque, sonó la alarma de ataque aéreo. El contorno de la zona de ataque fue de 180 por 550 metros al norte y sureste del área del objetivo. Sólo encontró fuego antiaéreo una vez que el aparato hubo lanzado su carga. Aunque el fuego antiaéreo fue intenso, el bombardero salió indemne. En el área central de Tokio sólo se observaron cinco globos de barrera: Doolittle había logrado una sorpresa total. Tras el ataque, se dirigió al oeste y luego al sur, hacia el mar y a China.

El teniente Travis Hoover lideraba los tres aviones restantes de la primera patrulla. Hoover acompañó a Doolittle a Tokio y voló a su derecha. Como su comandante, Hoover, informó de que no fueron molestados por los ataques de ningún caza enemigo, aunque recalcó que los japoneses tenían un cierto número de aviones de entrenamiento volando en formación. El objetivo principal era un arsenal del Ejército en el centro de Tokio, considerado por los oficiales de información norteamericanos como una de las mayores instalaciones de Japón. Sin embargo, no estaban seguros de si era una planta de producción o simplemente una base de almacenamiento. La tripulación del aparato fue capaz de localizar el objetivo entre una estación ferroviaria y el Palacio Imperial. Uno de los bombarderos de Hoover, el del teniente Richard E. Miller, comenzó la pasada de ataque a 820 metros



El B-25B tenía un radio de acción máximo de 3.840 kilómetros. Un despegue realizado antes de lo previsto, incidentes operacionales, condiciones meteorológicas adversas y otros problemas forzaron a casi todos los aviones a amerizar cerca de la costa china o a estrellarse. (US Navy)

de altitud, ya que no tuvo tiempo para alcanzar los deseados 1.370 metros. Tendría que usar sus tres bombas de demolición y una incendiaria contra el objetivo. Miller lanzó su carga a intervalos de medio segundo de este a oeste. El arsenal fue alcanzado y los escombros impactaron en el B-25. Ni Hoover ni ningún tripulante del bombardero informaron de fuego antiaéreo dirigido contra ellos, pero Hoover creyó ver fuego antiaéreo donde Doolittle había atacado. El único posible obstáculo para los otros aparatos eran seis globos cautivos situados al sur del objetivo, en la desembocadura del río Tama. La ruta de escape del aparato de Hoover seguía un curso suroeste a través de Kawasaki y Yokohama. Hoover enfiló su aparato hacia el sudeste por la bahía de Tokio en dirección al norte de Yokohama, luego al mar abierto y a China.

El teniente Robert M. Gray pilotaba el tercer B-25, *Whiskey Pete*, y se dirigió a Tokio tras abandonar el portaaviones a las 08:30 h. Voló de este a oeste, y alcanzó tierra firme al este de Yokohama. Entonces prosiguió, con rumbo noroeste, a través de la península de Chiba y la bahía de Tokio hasta la misma capital. Su pasada de bombardeo comenzaba ligeramente al noroeste del Palacio Imperial y procedió a una altitud de 1.325 metros. Gray lanzó una bomba de demolición contra una planta de laminación de acero, pero nadie a bordo vio sus resultados. El siguiente objetivo, una planta química, también sufrió un impacto directo con una bomba de demolición que, en apariencia, incendió el edificio. La última bomba era una incendiaria que se utilizó contra una fábrica.

En su ruta de salida, Gray vio tres o cuatro globos cautivos sobre el puerto de Tokio. La dotación usó la ametralladora de proa para atacar un cuartel del Ejército. Su avión tampoco fue atacado por cazas ni por fuego antiaéreo. Gray logró volar al sur de la bahía de Tokio y hacia China.

El último avión del grupo no fue tan afortunado como los otros tres. El B-25 del teniente Everett W. Holstrom comenzó su vuelo con un rumbo de 15 grados a una altitud inicial de 25 metros. Los ataques anteriores habían evitado a las defensas niponas, pero ahora estaban alerta. Un tripulante descubrió que el depósito de combustible del ala izquierda tenía una fuga. El problema se agravó por un error de navegación que hizo que el aparato se encontrara a 130 kilómetros de su objetivo. Mientras los tripulantes se aproximaban a la desembocadura de la bahía de Tokio para lanzar el ataque, se dieron cuenta de que si bombardeaban su objetivo, gastarían más de su ya menguante combustible. El navegante de Holstrom, el alférez Harry C. McCool, informó en su entrevista tras el ataque de que el aparato fue atacado por «dos cazas japoneses. Estos aviones parecían Spitfires [sic], tenían alas elípticas, narices afiladas y un solo motor». Lo más probable, Kawasaki Ki-61 Hien. Por esas fechas estaban en servicio doce aparatos de preserie construidos hacia diciembre de 1941 y más de 30 ejemplares de producción en vuelo en 1942. Estos aviones podían haber sido asignados a los numerosos campos de aviación para ser probados y para su producción a gran escala en el futuro. Los problemas del B-25 se agravaron cuando descubrieron que la torreta dorsal no funcionaba por un fallo en el sistema eléctrico.







EL B-25B DE GREENING DERRIBA DOS CAZAS KI-61 CAMINO DE YOKOHAMA (páginas 58-59)

El B-25B del capitán C. Ross Greening, bautizado con el nombre de *Hari Kari-er* (1), **derribó dos cazas Ki-61 Hien** (2 y 3) **durante su ataque, poco después de cruzar el lago Kasumigawa. La tripulación del B-25B no pudo identificar el tipo de avión derribado en sus informes iniciales, pero luego, tras hablar con los oficiales de información, los reconocieron como Ki-61. El avión 40-2249 tenía un característico dibujo en la proa** (4) **y dos ametralladoras de 12,7 mm en la cola** (5). **Cuatro Ki-61 se aproximaron al aparato de Greening durante su pasada de bombardeo, dos por la derecha y dos por la izquierda. En aquella época, los Ki-61 estaban en su fase de evaluación en Mito, con el acabado natural metálico y ninguna insignia, salvo las «albóndigas» rojas** (6). **El Ki-61 tenía dos ametralladoras de 12,7 mm en el morro y un cañón de 20 mm en cada semiala. El ataque de Greening tuvo lugar poco después del mediodía. El B-25B usó su torre dorsal** (7) **para derribar ambos aviones. Un Ki-61 salió ardiendo en un fuerte ascenso, mientras el otro caza caía en picado. La tripulación no vio que se estrellara. Greening y sus hombres continuaron y atacaron una refinería de petróleo y un almacén, pese a ser perseguidos por los cazas Ki-61 restantes. El Ki-61 Hien era el resultado del acceso de Tokio al motor de aviación alemán Daimler Benz 601A. Este poderoso motor les permitió construir el nuevo interceptador. Comparado con los otros aviones de combate japoneses, este caza estaba pesadamente armado. Tenía la cabina blindada, tanques de combustible autosellantes y era más rápido que el Cero. La introducción de este nuevo caza fortalecería las defensas aéreas metropolitanas.**
Sin embargo, los cazas de la USAAF y de la Marina estadounidense no desafiarían las defensas aéreas de Japón hasta las etapas finales de la guerra. Pese a que tal contingencia era previsible, los japoneses no pudieron detener la ofensiva de bombardeo que destruyó parte de la nación. Con un armamento inferior al de la tripulación del B-25B modificado, el artillero de Greening logró derribar dos Hien. El B-25B fue la primera versión que utilizaba torres de ametralladoras accionadas eléctricamente.
La torre ventral tuvo que ser descartada por repetidos problemas hidráulicos y de potencia. El personal de Mid-Continent Airlines reemplazó esa torreta por una placa de metal y usó el espacio libre para almacenar más combustible.
Diversas dotaciones de Doolittle informaron de problemas con el giro de las torres y de que las ametralladoras se encasquillaban durante la misión.
El *Hari Kari-er* bombardeó finalmente una refinería de petróleo en Yokohama y las áreas industrial y portuaria. Greening sobrevivió al ataque y después luchó en Europa, donde fue hecho prisionero de guerra por los alemanes.

Los destructores y los cruceros apoyaron a la TF-16. Aquí, el USS *Gwin* (DD-433) y el USS *Nashville* (CL-43) siguen la estela de la TF-16. (US Navy)



La misión de Holstrom estaba en peligro. Sólo tenía la ametralladora de 7,62 mm de la proa y dos falsas, de madera, instaladas en la cola para intimidar a cualquier interceptador. A los dos aviones enemigos se sumaron otros dos para el ataque al *Whiskey Pete*. Sin casi defensas, fuera de su ruta y perdiendo combustible, la única opción sensata era lanzar las tres bombas de demolición y la incendiaria para ganar velocidad. El avión las arrojó sobre la bahía de Tokio y el avión se lanzó a todo gas, alcanzando una velocidad de 432 kilómetros por hora. El B-25 escapó de los cazas, ya que su velocidad estimada era de entre 320 y 400 kilómetros por hora. Dos cazas más se sumaron a la persecución, pero el B-25 continuó con su rumbo sur, con destino a un lugar de aterrizaje en el este.

El capitán David M. Jones lideró la segunda patrulla sobre los objetivos en el centro de Tokio. Su misión comenzó con el despegue a las 08:37 h. El navegante, el alférez Eugene P. McGurl, planeó un rumbo este-oeste con el que el aparato llegaría por el noreste a Tokio. El fuego antiaéreo causó más confusión en este caso. El avión entonces puso rumbo paralelo a Yokosuka girando al sur y luego al oeste, a la entrada de la bahía de Tokio. La pasada de bombardeo debería llevarle por la bahía hasta un área próxima al Palacio Imperial. Las dotaciones de la Marina habían reaprovisionado a todos los B-25 antes del vuelo, pero las pérdidas y la evaporación se cobraron su precio. Jones sufrió las consecuencias del largo vuelo, confusiones con respecto a las referencias de navegación y sus tanques, más vacíos de lo esperado. Consideró que no podía arriesgarse a volar hacia sus objetivos en Tokio, un arsenal a unos 1.500 metros al norte del Palacio Imperial y otro en un área densamente poblada.

Jones tendría que atacar los objetivos que surgieran en su camino. El avión estaba al sudeste del Palacio Imperial. Ordenó a su bombardero, el alférez Denver V. Truelove, que lanzara una bomba de demolición sobre un gran depósito de combustible situado al sur del Palacio, a dos manzanas de casas de la orilla. La tripulación informó de que fue un impacto directo. El siguiente objetivo fue una planta de energía o una fundición con muchas chimeneas. Una bomba de demolición destruyó totalmente el edificio. Entonces Jones ladeó al aparato hasta alcanzar un rumbo oeste y seleccionó



El USS *Nashville* ataca uno de los buques vigía japoneses con sus cañones de 152 mm. Los informes posteriores a los combates criticaron el gasto excesivo de munición para hundir dos buques vigía, dando como explicación la mala puntería. (US Navy)

un gran objetivo que parecía una planta manufacturera. Por desgracia, el B-25 se desplazaba a una velocidad de entre 415 y 430 km/h, y Truelove, a cargo del aparato durante la pasada de bombardeo, no pudo apuntar con precisión al objetivo, por lo que se buscó otro. Era un «edificio rectangular con ventanas y ventiladores en el techo» que tenía un canal al oeste y englobaba medio bloque. Todos los objetivos estaban a una distancia de unos dos kilómetros los unos de los otros. Por fortuna para Jones, el intenso fuego antiaéreo no alcanzó al aparato. Todo el fuego enemigo estallaba detrás o a los lados del B-25. Jones esquivó los globos de barrera y el fuego antiaéreo y se dirigió al sudeste, abandonando el área.

Tras el despegue de Jones del portaaviones, el siguiente fue el *Green Hornet* del teniente Dean Hallmark, que partió hacia Tokio a las 08:37 h. Su objetivo era la planta de laminación de acero del centro de Tokio. Según el navegante de Hallmark, Chase J. Nielsen, el primer ataque contra el objetivo no lo destruyó por completo, por lo que Hallmark decidió un nuevo ataque, lográndolo en este intento.

El último aparato de la segunda patrulla era el *Ruptured Duck* del teniente Ted W. Lawson. Los logros de Lawson comenzaron con el despegue a las 08:43 h desde el *Hornet*. Lawson llevó al *Ruptured Duck* a un rumbo este-oeste, y se dirigió al noreste de Tokio, cerca del lago Kasumigawa. Como las patrullas anteriores, el aparato vio muchos barcos de toda clase. El avión de Lawson cargaba la bomba rompedora que llevaba las medallas de la Marina Imperial. Uno de los tripulantes había escrito en la bomba: «No quiero incendiar el mundo... ¡sólo Tokio!». El B-25, al avistar tierra, giró al sudoeste para aproximarse desde el lado este de la bahía de Tokio. La ruta parecía ser la misma que la del aparato de Jones. La tripulación de Lawson vio seis cazas en formación a una altura de entre 3.300 y 3.600 metros, pero no rompieron para atacar al aparato. También vieron un portaaviones anclado en la bahía.

La ruta de Lawson lo llevó al sur de Tokio, cerca de la costa. Su aproximación de bombardeo le llevó de este a oeste. El copiloto, el alférez Dean Davenport, informó de que podía ver «grandes fuegos» en Tokio, en el área donde Doolittle había atacado. El area de Tokio estaba quedando cubierta por una nube de humo, pero en el área meridional de la ciudad todavía había buena visibilidad. El objetivo original era la fábrica de maquinaria

Personal de la Marina recoloca a los B-25B para dejar espacio libre para el despegue. Esta imagen muestra al tercer o cuarto avión que abandonó el *Hornet*. (US Navy)

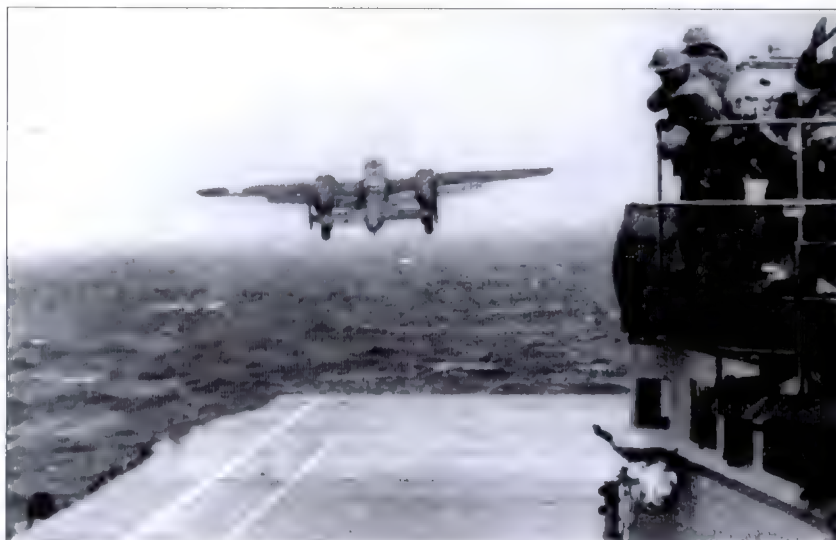


Nippon. Fuego antiaéreo, problemas con la torreta dorsal y la presencia de los cazas enemigos hicieron que Lawson disminuyera la altitud de vuelo. No podía encontrar su objetivo principal y, en su lugar, bombardeó varias fábricas cerca de la costa.

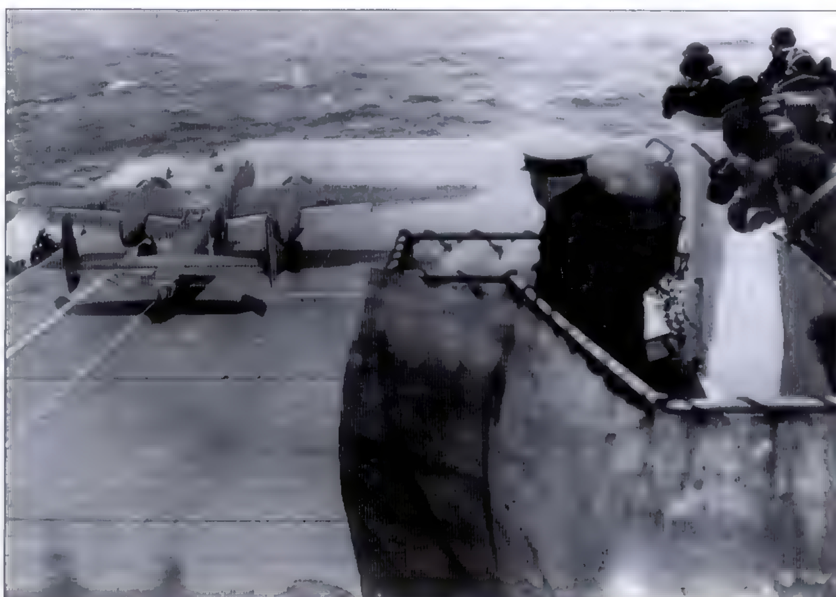
Volando a 2.240 metros, Davenport tuvo la impresión de que su primera bomba rompedora fue un impacto directo contra una vía férrea y una fábrica de locomotoras. Sin embargo, los informes posteriores al vuelo de Lawson indicaron que se trataba de una gran planta de vapor o de una central eléctrica que tenía un tamaño de entre medio bloque y un bloque entero de edificios. El objetivo tenía cuatro chimeneas, de 160 metros de altura cada una, en su techo plano. El edificio, por su construcción en cemento y madera, era un objetivo industrial. El navegante, el alférez Robert S. Clever, identificó este objetivo en unas fotografías de preguerra en los archivos de información como una fábrica de vapor. Otro tripulante no recordó ninguna vía férrea que llevara hasta el objetivo. El siguiente objetivo fue una fábrica descrita como «larga y baja», con unas pocas chimeneas que surgían de un techo con aristas. El tercer objetivo también fue considerado una fábrica, pero mayor que el segundo. Lawson lanzó la única bomba incendiaria en un área situada al sureste del Palacio Imperial. No se pudo identificar una estructura en concreto. Informaron de que se trataba de un área densamente habitada. El avión escapó sin daños del ataque.

El último grupo de aviones que atacó Tokio estaba liderado por el capitán Edward J. «Ski» York. El avión de York despegó del *Hornet* a las 08:46 h. York había servido como oficial de operaciones de Doolittle durante el entrenamiento en Eglin. La apretada agenda de entrenamiento, el secreto y el complejo aprendizaje hicieron que se perdiera parte del entrenamiento en Eglin. Sin saberlo, los ajustes sin autorización en los carburadores efectuados por el Depósito Aéreo de Sacramento afectarían a su vuelo. El personal de mantenimiento de Sacramento había reemplazado los carburadores del B-25 de York, y este problema no fue descubierto hasta que se realizó una investigación despues del al ataque.

York y sus hombres alcanzaron la costa japonesa, pero tuvieron problemas para localizar Tokio. Además, estaban escasos de combustible. Por lo tanto,



Los pilotos de Doolittle empezaron a despegar del *Hornet* a las 08:20 h del 18 de abril. Despegar desde la bamboleante cubierta de vuelo del portaaviones era una nueva experiencia para los tripulantes. (US Navy)



La imagen muestra la mala mar y el cielo encapotado en el momento del despegue. Las ametralladoras de cola eran falsas, de madera, destinadas a disuadir a cualquier caza japonés. (US Navy)

York decidió atacar los objetivos que, por azar, estuvieran a su alcance. Encontró una fábrica con diversas líneas férreas. El edificio parecía destinado a la producción, pues tenía tres chimeneas y semejaba una construcción de tres pisos. York ascendió a 2.400 metros y lanzó las tres bombas rompedoras y la incendiaria contra ese objetivo.

La única preocupación de la tripulación era el gran consumo de combustible. York calculó que no tenían el suficiente para alcanzar la costa china. Les faltarían 300 millas. Las opciones de York eran alcanzar Corea, en manos japonesas, o desobedecer la orden de Doolittle de no aterrizar en la URSS. Aterrizar en Corea significaba la captura o un arduo camino a través de territorio enemigo. En lugar de ello, York prefirió dirigirse al norte, hacia la Unión Soviética.

El siguiente avión que despegó del *Hornet* tras York era el *Whirling Dervish* del teniente Harold F. Watson, también destinado al área de Tokio. A

las 08:50 h Watson comenzó su largo viaje hacia el oeste. El vuelo no tuvo incidencia alguna, y el avión mantuvo una altura de 800 metros hasta que alcanzó la línea costera. York ascendió entonces hasta alcanzar los 7.200 metros. Para cuando el *Whirling Dervish* alcanzó Tokio desde el noroeste, las defensas japonesas estaban listas para lanzar la potencia de su fuego antiaéreo contra cualquier B-25; por ello York fue recibido con intenso fuego antiaéreo. Los tripulantes también observaron diversos campos de aviación. Sobre uno de los aeródromos, el copiloto de Watson, el alférez James Parker Jr., escribió la siguiente nota: «Veinte bombarderos bimotores dispersos y entre quince y veinte cazas calentaban sus motores en una plataforma».

El principal objetivo elegido era la compañía de ingeniería eléctrica y de gas de Tokio. El objetivo estaba emplazado en un banco de arena que parecía contener también diversos complejos de edificios, alineados de norte a sur y con cubiertas a dos aguas. Watson maniobró su aparato para situarse de manera que pudiera atacar desde el noroeste. Utilizó como referencias el Palacio Imperial, canales, puentes y vías férreas para aproximarse al objetivo. Watson tomó también para orientarse lugares tales como seis vías férreas paralelas, la línea ferroviaria de Shiagawa, la situación aproximada de la línea costera con respecto al objetivo, la Compañía de Aceros Especiales de Japón (que estaba en una isla), un gran depósito de gas y el aeropuerto de Haneda. La identificación de estos puntos de referencia y el objetivo se hizo mientras se volaba a una altura de 4.000 metros y a una velocidad de entre 350 y 370 km/h. Como había pasado ya con anterioridad, vieron numerosos incendios en todo Tokio y un intenso fuego antiaéreo cuando iniciaron su pasada de bombardeo. Cruzaron posiciones antiaéreas al norte del Palacio Imperial, y el fuego procedente de tierra se incrementó mientras el avión se dirigía hacia la bahía de Tokio.

El *Whirling Dervish* lanzó todas sus bombas rompedoras y la munición de racimo incendiaria en su único objetivo. Un observador a bordo vio que sólo una bomba rompedora impactaba en el edificio situado más al norte del grupo. Mientras el avión lanzaba su carga, un caza japonés atacó al B-25 por la espalda. El brigada Eldred V. Scott, que era el mecánico de vuelo y artillero, informó de la aproximación por debajo del bombardero de un caza de motor en estrella, con la superficie metálica sin pintura alguna. Comenzó a acercarse por detrás desde una distancia de 160 metros. El caza tenía el tren de aterrizaje retráctil y disparaba balas trazadoras de lo que parecían ser cuatro ametralladoras montadas en el ala. Cuando el avión alcanzó los 150 metros de altura y estuvo a unos 90 metros, Scott abrió fuego con las dos ametralladoras de la torre de cola y alcanzó al caza enemigo, tal vez un Cero o un Hien, al que se le desprendió el ala. El atacante no volvió a ser visto.

Watson cruzó la bahía de Tokio y escapó. Avistó pocos barcos, pero pudo identificar un acorazado y dos cruceros al este de la isla de Kyushu. Scott comentó que el acorazado había abierto fuego no sólo con las armas antiaéreas, sino también con sus «cañones principales». Se vieron tres o cuatro nubes de humo desde las posiciones antiaéreas y vieron como se elevaban columnas de agua allí donde los proyectiles de gran calibre impactaron sobre la bahía. Curiosamente, los cruceros no se sumaron a la barrera antiaérea. Otro de los bombarderos de Doolittle había desafiado de nuevo, con éxito, las defensas japonesas. El *Whirling Dervish* puso rumbo sur y luego este, camino de la costa china.

El último B-25 destinado a Tokio era el del teniente Richard O. Joyce. Joyce despegó del *Hornet* a las 08:53 h y voló a 150 metros de altura hacia la







McELROY BOMBARDEA EL PORTAAVIONES *RYUHO* EN LA BASE NAVAL DE YOKOHAMA (páginas 66-67)

La gran área de Tokio contenía muchos objetivos políticos, económicos y militares para que la USAAF pudiera elegir. Uno de ellos era Yokosuka. La Marina Imperial usaba Yokosuka como una gran instalación naval para reparar sus buques y otras actividades de la flota. Un único B-25B, numerado 40-2247 (1)**, pilotado por el teniente Edgar E. McElroy atacó la base naval, que estaba emplazada en el lado oeste de la bahía de Tokio. El ataque obtuvo un rotundo éxito, sobre todo por infligir graves daños al portaaviones *Ryuho*** (2)**, un buque nodriza de submarinos que estaba siendo convertido en portaaviones. Una bomba lo alcanzó en uno de sus costados, y estalló entre grandes llamaradas. El barco estaba en un dique seco en ese momento, y se escoró hacia un lado tras la explosión. Una grúa de carga** (3) **también fue destruida en el ataque, lanzando al aire «miles de fragmentos». Además, diversos talleres y edificios en las proximidades fueron alcanzados por una bomba de racimo que diseminó 125 bombas incendiarias de 1,8 kilos. Esto desencadenó numerosos fuegos en los talleres de madera y en los tejados de los almacenes. El pilotó vio que había mucho humo y fuego tras el ataque. McElroy recordó, asimismo, que tuvo que picar tras una colina para evitar el intenso fuego antiaéreo de las cercanías de Yokosuka. Los B-25B iban cargados con una combinación de bombas rompedoras de 227 kilos y bombas de racimo que contenían munición incendiaria. Pese a su relativa pequeña carga ofensiva, muchos de los bombarderos de Doolittle, McElroy incluido, obtuvieron unos resultados impresionantes. Los materiales de construcción japoneses contribuyeron al daño causado, ya que, en general, se usaba madera, no ladrillo. Las bombas rompedoras e incendiarias resultaron letales para tales estructuras. Los astilleros Kaigin Kosho de Yokosuka tenían a su cargo el dique seco de la base naval en la que estaba el *Ryuho*. El portaaviones sería alistado en noviembre de 1942, y llevaría una dotación aérea de 31 aviones, desplazando 13.360 toneladas. Las apresuradas reparaciones requirieron que los trabajadores usaran soldaduras eléctricas, lo que debilitó su integridad estructural. Personal de la Marina Imperial rodeaban al *Ryuho* en Kure cuando el país se rindió en 1945. El ataque al *Ryuho* hizo tomar conciencia a la Marina Imperial y a la nación japonesa de que estaban bajo la amenaza de un ataque, a pesar de la debilidad aparente de las fuerzas militares aliadas en 1942.**

La tripulación del *Hornet* pintó la cubierta con líneas blancas paralelas como guía para los pilotos. Un oficial de la cubierta de vuelo prepara un avión para el despegue. (US Navy)



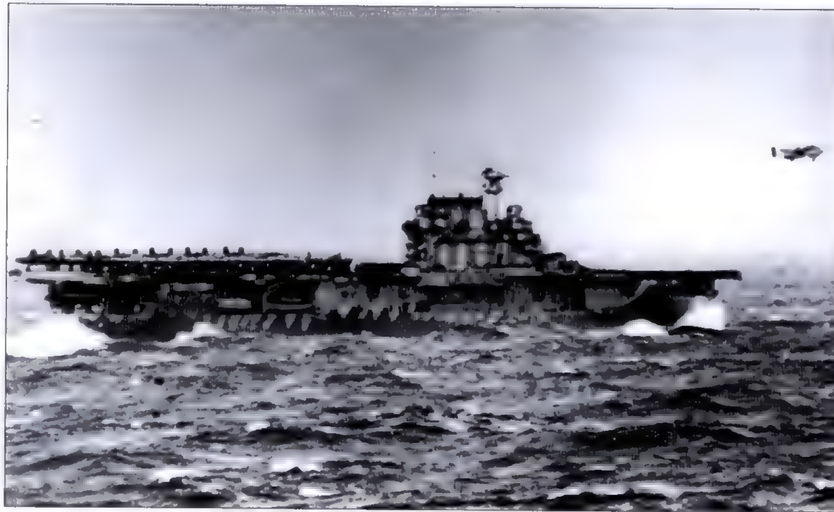
costa. El avión ascendió entonces hasta alcanzar los 900 metros. Su objetivo era la planta y los almacenes de la Compañía de Aceros Especiales de Japón, situada al sur de Tokio. Se encontraba a dos kilómetros y medio del río Tana. Si el avión no podía alcanzar su objetivo principal, el secundario era destruir cualquier otra industria en las cercanías. Uno de ellos era una fábrica de instrumentos de precisión.

Como anécdota, la tripulación de Joyce no debía haber tomado parte en el ataque. Tanto ellos como su avión tenían que regresar a Alameda una vez que el *Hornet* hubiera abandonado San Francisco y estuviera lejos de poder ser observado. Éste era el avión que tenía que haber hecho el vuelo de demostración desde la cubierta del portaaviones. En lugar de ello, se convirtió en parte del ataque.

Los sucesivos aviones de la Fuerza Aérea del Ejército se vieron sometidos a un fuego antiaéreo más intenso y cazas interceptores más atentos. El avión de Joyce no fue una excepción. El avión atacó su objetivo desde una altura de 750 metros. Por fortuna, el fuego antiaéreo no alcanzó al avión y pudo lanzar al menos dos bombas en la fábrica de acero, causando grandes daños. Las otras bombas rompedoras e incendiarias fueron lanzadas sobre el área industrial de Shiba. Estas dos últimas bombas explotaron en un área muy poblada.

Aunque Joyce había bombardeado el objetivo y evitado ser alcanzado por el fuego antiaéreo, no logró evitar por completo a los cazas enemigos. Algunos miembros de la tripulación de Joyce informaron de que al menos nueve cazas Cero atacaron al B-25 desde abajo, desde atrás, frontalmente y desde arriba mientras el bombardero realizaba su pasada de ataque. El bombardero recibió impactos en el fuselaje y en la zona de cola, y sufrió una rotura de 20 centímetros en el estabilizador horizontal. Sin embargo, el avión no estaba indefenso, y en la torre de cola, el sargento Edwin H. Horton Jr. informó de que había derribado un caza enemigo japonés con sus ametralladoras.

Joyce intentó usar la velocidad de su avión para dejar atrás a los cazas perseguidores. Picó y comenzó a ganar velocidad hasta los 540 km/h, y dejó a los aviones perseguidores a mucha distancia. La combinación de velocidad



Los despegues de los B-25B tuvieron lugar sin incidentes. Sin embargo, algunos aviones casi cayeron durante el despegue. El *Hornet* estaba camuflado para evitar ser detectado. (US Navy)

y los falsos cañones de cola quizás asustaron a los aviones enemigos por un momento, salvo por un ataque final. Durante el vuelo de Joyce, al abandonar Tokio, un último interceptador intentó derribar el B-25. Pese a recibir impactos en los motores, el bombardero consiguió un régimen ascensional que fue excesivo para el caza perseguidor. Un portaaviones en la bahía de Tokio también abrió fuego con su armamento antiaéreo contra el avión que escapaba, pero sin éxito. Joyce se preparó para el vuelo hasta China.

Hacia las 12:45 h se había ordenado el despegue de todos los aviones restantes de la 26.ª Flotilla Aérea de la Marina Imperial para buscar los portaaviones americanos e interceptar cualquier bombardero en vuelo hacia Tokio. Los campos de aviación navales de Kisarazu y Tayetama tenían un enjambre de bombarderos Mitsubishi Betty y cazas Cero. El personal de la Marina armó con torpedos los bombarderos Betty. El grupo aéreo de Kisarazu lanzó 16 bombarderos, mientras que el grupo aéreo de Misawa puso ocho en el aire. Por su parte, el 4.º Grupo Aéreo sólo fue capaz de hacer despegar cinco aviones. El 6.º Grupo Aéreo y el destacamento de tierra del *Kaga* contribuyeron con 12 cazas Cero dotados de depósitos auxiliares de combustible.

La cuarta patrulla de Doolittle estaba destinada a atacar como objetivo básico alrededor de la bahía de Tokio, pero no la capital. En 1942, cerca de la bahía había diversos objetivos industriales y militares muy interesantes. El capitán C. Ross Greening fue asignado para volar a Yokohama, el centro industrial de Japón, a las 08:56 h. El viaje de Greening a Japón transcurrió sin incidentes, pero un viento en contra de 25 nudos hizo que consumiera más combustible de lo esperado. Ligeros fallos de navegación hicieron que su avión, el *Hari Kari-er,* llegara a tierra más al norte de lo previsto en su rumbo original, que debía ser al noreste de Tokio, y proceder pasado el lago Kasumigawa por el este de la gran área urbana de la capital.

Tras cruzar el lago, el *Hari Kari-er* pasó cerca de un activo campo de aviación del Ejército japonés, durante su vuelo rumbo sur a Yokohama. Diez minutos después, cuatro interceptadores atacaron al avión de Greening. Describió a los aviones como «cazas de nuevo modelo que parecían Cero salvo por sus motores en línea»; Greening calculó que los cuatro aviones alcanzaban una velocidad máxima de 415 km/h y montaban seis ametralladoras en el ala. En su monografía de 1948 sobre el ataque, presentada en la Academia de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, Greening afirmó que los



Tras despegar, los B-25B viraron a la derecha y sobrevolaron el portaaviones para recibir información de navegación de última hora. (US Navy)



Toda la secuencia de lanzamiento duró aproximadamente una hora. El último B-25B despegó a las 09:21h. (US Navy)

cazas eran Ki-61 Hien. Atacaron, pero el primer avión fue alcanzado por el artillero de cola, el sargento Melvin J. Gardner, que informó de que el atacante «se bamboleó» y luego cayó en picado. No vio que impactara contra el suelo. Gardner se quedó sin munición, y los dos cazas restantes causaron leves daños al B-25.

El objetivo principal de Greening era una refinería de petróleo y una zona de almacenamiento que estaba camuflada, pero su tripulación la identificó con facilidad a baja altura. Los trabajadores de la refinería habían intentado cubrir con un techo de paja los depósitos de combustible y los otros edificios para engañar a cualquier atacante aéreo, pero no lograron engañar a Greening. El bombardero, el sargento William L. Birch lanzó cuatro bombas incendiarias contra el objetivo. Tras el lanzamiento de las bombas, se sintieron en el B-25 las ondas de choque producidas por la explosión.



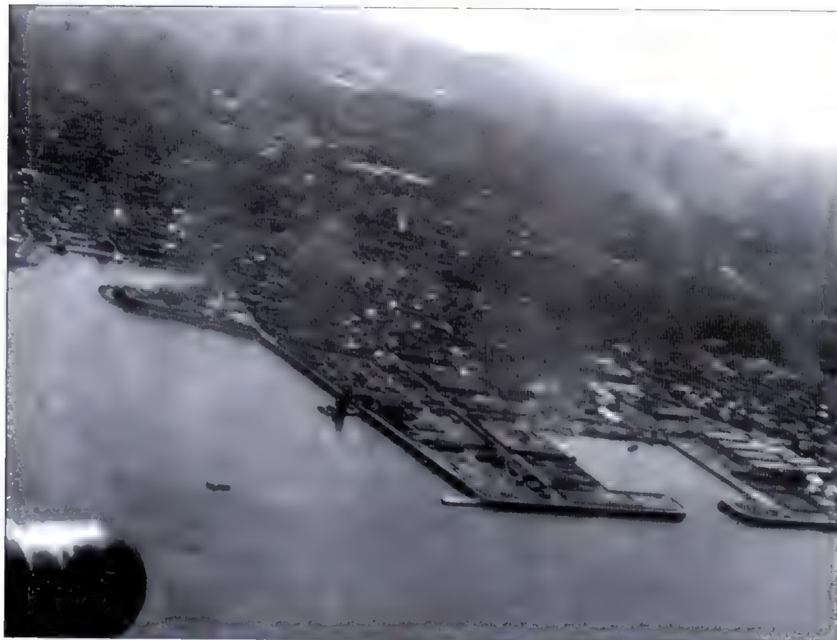
Los incursores de Doolittle vieron varios barcos en las aguas japonesas. Algunos eran de gran tamaño, pero los más típicos eran pequeños, como este pesquero. (Air Force Historical Research Agency)

Mientras Greening ponía rumbo sureste, los tripulantes afirmaron haber visto una gran columna de humo que se elevaba del objetivo, siendo visible a 80 kilómetros de distancia. Durante su retirada del área, Greening intentó hundir tres pequeños botes, de unos 15 a 18 metros de eslora, cerca de la desembocadura oriental de la bahía de Tokio. El fuego de las ametralladoras de 7,62 milímetros fue efectivo y vio arder uno de los barcos.

El duodécimo avión que atacó, el *Fickle Finger*, era pilotado por el teniente William M. Bower. Bower despegó del *Hornet* a las 08:59 h, y permaneció en formación con Greening, ya que ambos debían atacar Yokohama. Una vez alcanzaron la costa japonesa, se separaron y se dirigieron a sus objetivos. Bower alcanzó Chosi, ciudad situada al este de Tokio, y luego voló en dirección sur siguiendo la línea costera. Bower divisó un campo de aviación de la Fuerza Aérea en la bahía de Tokio cerca de Yokohama, 32 kilómetros tierra adentro. Le pareció ver entre 20 y 50 aviones, pero ninguno despegó; es muy probable que fueran de entrenamiento. La tripulación se encontró al este de Yokohama y pudieron ver un gran incendio procedente del depósito de combustible atacado por Greening.

Al aproximarse a Yokohama, tres cazas japoneses siguieron a Bower durante varios kilómetros. Los interceptadores nunca se aproximaron a menos de mil metros, y no atacaron al *Fickle Finger*. El B-25 pasó por el sur de la base aeronaval de Kisarazu para aproximarse a Yokohama desde el noreste. Kisarazu parecía desierta, ya había enviado a todos sus aviones en busca de la TF-16 y los bombarderos de la USAAF.

El navegante de Bower, el alférez William Pound, no tuvo dificultad para identificar marcas de referencias claves como la base aeronaval o el frente marítimo de Kawasaki. El objetivo original de Bower eran los astilleros de Yokohama. Los japoneses también eran conscientes de la importancia de este objetivo clave de la industria, que apoyaba tanto a la Marina de guerra como a la comercial. Habían desplegado cinco globos cautivos a su alrededor. Tres globos estaban a 450 metros y los otros dos, a alturas comprendidas entre los 750 y 900 metros. El fuego antiaéreo, procedente de las colinas



La tripulación de McElroy fue la única que regresó con fotos del ataque. Ésta fue tomada justo antes de que el aparato de McElroy se aproximara a la base naval de Yokosuka. (Air Force Historical Research Agency)

situadas al oeste del objetivo, derribó a algunos de ellos. Bower decidió atacar su objetivo secundario, la refinería Ogura. El *Fickle Finger* volaba a unos 330 metros de altura y a 320 kilómetros por hora, y se preparaba para lanzar una bomba rompedora contra la refinería. A una distancia de 800 metros, el bombardero lanzó el resto de su carga. Dos bombas rompedoras alcanzaron las fábricas y los almacenes situados al oeste de la refinería Ogura. Bower y Pound vieron cómo las bombas segunda y tercera alcanzaban la esquina de un edificio y una vía muerta entre otros dos edificios. La última bomba, una incendiaria, estaba destinada a un almacén situado al oeste de los objetivos segundo y tercero. Tras lanzar sus bombas, descubrieron una central eléctrica al sureste de su zona de ataque. Bower decidió ametrallar el edificio. Las balas de 7,62 mm acribillaron el edificio y los transformadores, haciendo que saltaran chispas. A unas 130 millas de la costa, usaron de nuevo la ametralladora de proa para hundir un barco meteorológico.

El último avión de la cuarta patrulla era el B-25 del teniente Edgar E. McElroy, que debía atacar la base naval de Yokosuka, situada en la parte este de la bahía de Tokio. La misión comenzó con el despegue a las 09:01 h y, como el vuelo de Bower, McElroy voló en formación con el capitán Greening. Cuando Greening y Bower se separaron para seguir sus respectivos rumbos a Yokohama, McElroy tuvo que buscar su propia ruta a la base naval. Yokosuka era la base de diversos buques de la Marina Imperial y contenía varios muelles en los que se efectuaban las reparaciones de la flota. Las defensas aéreas japonesas estaban muy concentradas y lanzaban un denso fuego antiaéreo, que se centró en McElroy cuando sobrevolaba el área de Tokio. Por suerte, su avión no fue avistado por ningún caza.

McElroy decidió atacar el sector de los diques de Yokosuka. Varios buques sometidos a reparaciones ocupaban los astilleros. Volando a una altitud de 500 metros, el B-25 se preparó para lanzar su carga de bombas en los muelles e instalaciones auxiliares. Una bomba alcanzó una gran grúa para cargar los barcos. Con el impacto, la grúa se derrumbó y fue considerada destruida. Otra bomba alcanzó un barco que parecía ser un portaaviones.

EL ATAQUE DE NAGOYA DEL 40-2297

El raid de Doolittle no atacó sólo objetivos en las cercanías de Tokio; los bombardeos tuvieron lugar también en otros lugares. Tres B-25B atacaron objetivos en Osaka, Kobe y Nagoya. La extensión del conjunto de objetivos permitió que la incursión reforzara la sorpresa inicial. La ilustración muestra el ataque sobre Nagoya; A diferencia de la incursión sobre Tokio, sólo dos B-25B atacaron Nagoya, uno de ellos debía atacar el objetivo principal, pero perdió su orientación. Por desgracia, la ruta se perdió para siempre cuando el libro de vuelo fue destruido tras la captura de la tripulación por los japoneses. Por ello, sólo se muestra la ruta de un avión, el de Hilger.

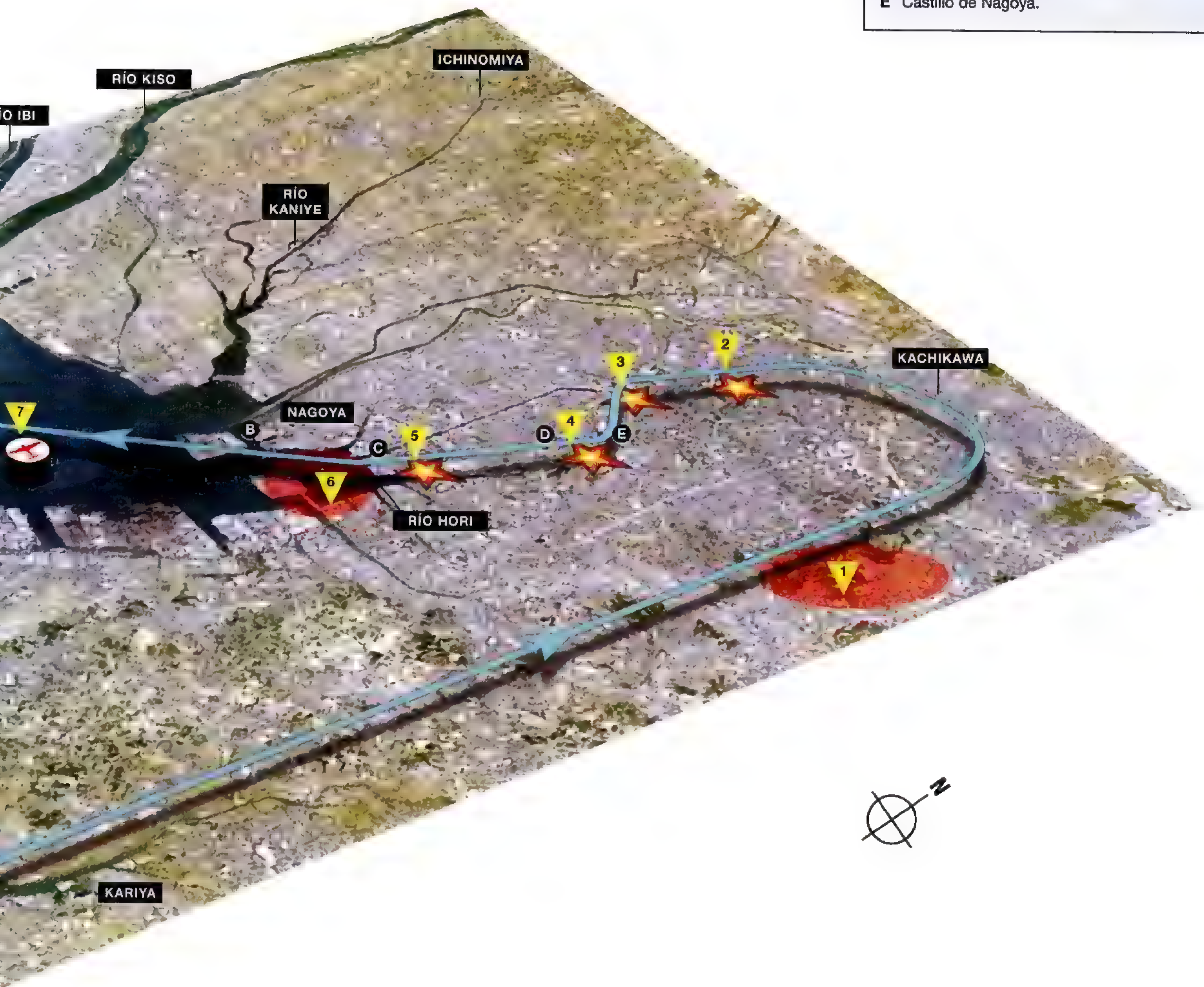


AVIÓN DE ESTADOS UNIDOS

1 40-2297, Hilger

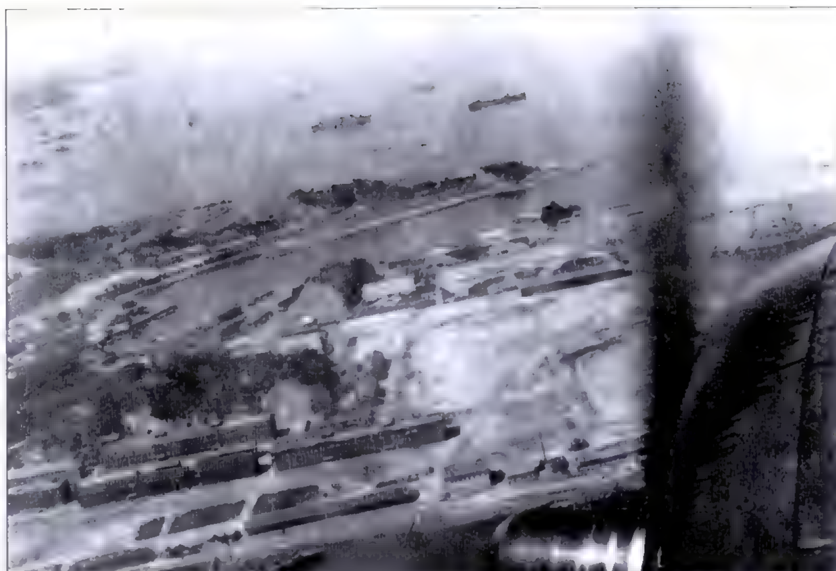
OBJETIVOS Y EMPLAZAMIENTOS CLAVE IDENTIFICADOS

A Área muy industrializada.
B Aeropuerto civil, en apariencia abandonado.
C Planta industrial de Nagoya.
D Área de construcciones recientes.
E Castillo de Nagoya.



SUCESOS

1. **Intenso fuego antiaéreo en esta zona.**
2. **Bombardeo de un cuartel del ejército.**
3. **Bombardeo de depósitos de petróleo.**
4. **Bombardeo de la fábrica de aviones de Atsuta.**
5. **Bombardeo de la fábrica Mitsubishi.**
6. **Fuego intenso antiaéreo en esta zona.**
7. **Un interceptor Ki-26 persigue al 40-2297, pero no ataca.**



El B-25B de McElroy dañó un portaaviones en un dique seco y destruyó parte de los astilleros de Yokosuka. (Air Force Historical Research Agency)

Los trabajadores de los muelles de Yokosuka se ocupaban de un buque nodriza de submarinos, el *Taigei*, que había llegado a las instalaciones el 18 de diciembre de 1941 para realizar su conversión en el portaaviones *Ryuho*, tal y como había ordenado el cuartel general de la Marina Imperial japonesa. Los tripulantes del B-25 recordaron haber visto al *Ryuho* inclinarse sobre uno de sus costados tras el ataque; una bomba rompedora había alcanzado al navío. Irónicamente, el *Ryuho* sería botado, pero sólo participaría en una gran operación, en las Marianas, y fue desguazado en 1946. Se vio otro buque envuelto en llamas mientras lo estaban reabasteciendo. Las instalaciones de apoyo fueron pasto de las llamas al ser alcanzadas por la bomba incendiaria de McElroy.

Las únicas fotografías del ataque que existen las tomó el copiloto, el teniente Richard A. Knobloch. Algunos aviones, en especial los de los líderes de cada grupo, tenían instaladas cámaras para grabar los impactos de las bombas. Por desgracia, ninguna de estas filmaciones sobrevivió, con la excepción del material de Knobloch, quien había comprado una cámara en el Depósito de Aviación de Sacramento para tomar sus propias fotografías. Éstas fueron las únicas que llegaron a Estados Unidos. Incluso fotografió un buque a 320 kilómetros de la costa japonesa.

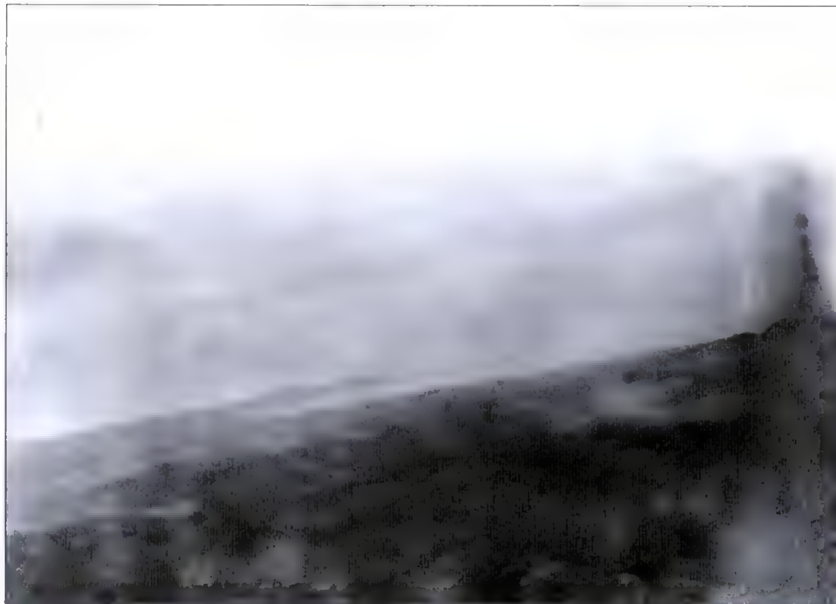
El ultimo grupo que despegó del *Hornet* estaba destinado a un área diferente de la bahía de Tokio. El comandante John A. Hilger debía atacar Nagoya, a unos 32 kilómetros al sudeste de Tokio. Hilger no tuvo problemas para abandonar el *Hornet* a las 09:07 h. Divisó un avión de patrulla que volaba a una altura de entre 700 y 900 metros. El B-25 voló hacia el este de Yokosuka y siguió la costa en torno a la bahía de Tokio. El vuelo a Nagoya pasó entonces por la isla de Oshima, al sur de la desembocadura de la bahía de Tokio, donde Hilger alcanzó una posición desde la que podría hacer su ataque de bombardeo desde el sur. El avión había reducido su altura a unos «5 o 6 metros», según el copiloto, el alférez Jack A. Sims. Sims recordó que el avión mantuvo esa altitud desde el momento en el que alcanzaron tierra cerca de Nagoya, hasta que se acercaron a una serie de colinas situadas al sur de la ciudad. Entonces planeó una ruta donde sobrevolarían una ensenada al este de Nagoya, la sobrepasarían y entonces darían la vuelta para realizar

el ataque de norte a sur. Mientras maniobraban para girar y atacar Nagoya, comenzaron a recibir fuego antiaéreo.

El avión llevaba una carga de cuatro bombas incendiarias. Hilger esperaba lanzar una en el cuartel general de la 3.ª División (al lado del castillo de Nagoya); otra contra la fábrica Atsuta en el Arsenal de Nagoya, en el centro de la ciudad; la tercera sobre los depósitos de combustible de Matsushigeho, al noroeste del distrito comercial; y la cuarta en la fábrica de aviones de Mitsubishi, en la costa. Para el ataque, el avión ascendió a 500 metros y mantuvo una velocidad de 330 km/h. El navegante, el alférez James H. Macia Jr., recordó que las referencias geográficas de Nagoya eran menos evidentes de lo esperado. Macia tuvo problemas para identificar en los mapas algunas de ellas, en especial los canales y vías fluviales. Logró localizar algunas referencias, como un cementerio, torres de radio, la planta de energía de Nagoya y otros. El B-25 sobrevoló un aeropuerto, donde los únicos aviones que se podían ver en las pistas eran dos bombarderos obsoletos. El aeródromo que Hilger vio parecía estar en mal estado. Era estrecho y corto e incapaz de poder soportar muchos vuelos.

La primera bomba alcanzó una serie de edificios que formaban parte del primer objetivo, los cuarteles. Había sido difícil localizar el castillo de Nagoya, ya que no destacaba especialmente, como tampoco la otra referencia, un río que discurría al norte del castillo, con el cauce seco. Identificaron los otros tres objetivos sin demasiados problemas. El siguiente objetivo eran los depósitos de gasolina de Matsushigeho. Aunque Hilger nunca vio tales tanques, lanzó una bomba incendiaria a un gran conjunto de edificios. Macia sabía que su objetivo era una serie de almacenes, por lo que no era extraño ver otras construcciones aparte de los depósitos. Hilger seleccionó el edificio más grande: parecía un gimnasio universitario con un techo curvado. El B-25 alcanzó el edificio más grande de la fábrica Atsuta. Este objetivo, según Macia, había crecido hasta incluir otras construcciones similares a los informes recibidos antes del despegue. El último objetivo era la fábrica de aviones de Mitsubishi. Los japoneses habían construido el edificio con cemento y acero o mampostería, que no parecía vulnerable a los efectos de un ataque con bombas incendiarias. Sin embargo, el área residencial que se alzaba en los alrededores estaba compuesta por construcciones de madera. Los oficiales del servicio de información resaltaron este informe en las entrevistas posteriores al ataque para los futuros ataques que consumirían Japón.

Tras lanzar las bombas, el avión de Hilger fue sometido a un fuego antiaéreo concentrado en la cola del avión, que no sufrió daños. El avión descendió a una altitud de 60 a 90 metros para reducir su vulnerabilidad a la antiaérea. El ataque tuvo lugar a cinco o seis kilómetros de Nagoya. Hilger también hizo uso de la ametralladora de proa para acribillar un depósito de combustible. Un interceptador enemigo apareció entonces entre el humo del fuego antiaéreo, pero no atacó ya que el B-25 fue más rápido que su perseguidor y tomó su ruta de escape. Mientras el aparato escapaba, apreciaron llamas que surgían de los objetivos que acababan de alcanzar. Una columna de humo, con la forma de una seta, se elevó a unos 1.500-1.800 metros, confirmando el éxito del ataque. Los informes de las estaciones de radio china posteriores al ataque afirmaron que los incendios de Nagoya ardieron durante las 48 horas posteriores al ataque de Hilger. En su vuelo hacia China, divisaron algunos barcos de la Marina Imperial, tres cruceros y dos destructores, cerca de la costa de Kyushu. Los barcos no abrieron fuego contra el B-25. Hilger puso rumbo sudoeste, para hacer creer a cualquier observador japonés que



El ataque de McElroy sobre Yokosuka fue una completa sorpresa para los japoneses. Tras dañar la base, el B-25B voló al norte, por encima de las colinas y se dirigió a China. (Air Force Historical Research Agency)

se dirigían hacia el mar para apontar en un portaaviones. Tras 20 minutos en ese rumbo, cambiaron la dirección para seguir la costa y dirigirse a China.

El avión del teniente Donald Smith se dirigió a Nagoya con Hilger. El decimoquinto avión que abandonó el *Hornet* a las 09:15 h debía seguir a Hilger, para separarse después y dirigirse al oeste, a la ciudad portuaria de Kobe. Su tripulación incluía un miembro especial, el teniente White, oficial médico, en caso de que alguien necesitara asistencia tras el aterrizaje. Sus compañeros necesitarían sus valiosos servicios tras el ataque.

Smith siguió a Hilger hasta sobrepasar la bahía de Nagoya para proseguir rumbo oeste hacia Osaka. Entonces surgió una inesperada sorpresa, una montaña de 750 metros, a unos 7 kilómetros al noreste de Osaka, que no aparecía en los mapas de navegación. Tomaron acciones evasivas para evitar la montaña, con el temor de haberse salido de la ruta. Una vez pusieron rumbo oeste, identificaron Osaka al sudoeste y continuaron hacia Kobe. Estos sucesos no eran extraños entre las tripulaciones de los aviones; las cartas de navegación que recibió la unidad de Doolittle contenían numerosos errores u omisiones que hicieron dudar a las tripulaciones de si podían haber identificado un falso objetivo o haber cometido errores de navegación.

El avión de Smith llevaba cuatro bombas incendiarias. La aproximación a Kobe seguiría la línea de la costa hasta el extremo este de la ciudad y entonces atacarían objetivos cerca de la orilla. A continuación se dirigirían hacia el mar abierto siguiendo rumbo sudoeste. Vieron muchos pequeños pesqueros, cargueros y otros barcos en la bahía Nagoya. No divisaron ningún interceptador enemigo. La única actividad aérea que pudieron observar era la de un avión comercial del tipo DC-3 que volaba al este de Osaka. El área, con gran densidad de población, que se alzaba entre Osaka y Kobe estaba oscurecida por el humo procedente del sector de la industria pesada de la zona. Sin embargo, mientras el avión volaba hacia el este, la visibilidad en torno a Kobe mejoró y pudieron identificar las referencias terrestres que conducían a los objetivos.

Smith pudo atacar cuatro objetivos principales. Avistó un gran portaaviones en construcción en Osaka, pero lo descartó para dirigirse a los obje-

tivos principales. El primero de ellos era la fábrica de acero de Uyenoshita, cerca de un conjunto de muelles en la orilla. A continuación, la tripulación dedicó su atención a los astilleros de Kawasaki en el cabo Kawa, donde otro gran portaaviones estaba en un estado avanzado de construcción. Continuando rumbo suroeste, el bombardero atacó la fábrica de maquinaria eléctrica. El área del objetivo acogía numerosos talleres, pequeñas factorías industriales y zonas residenciales. Smith lanzó su última bomba contra la fábrica de aviones Kawasaki y los talleres de aviación números 10 y 11 de Kawasaki. El informe de Smith, entregado tras la misión, señalaba la presencia de numerosas fábricas y posibles objetivos para futuros bombardeos en la zona. Uno de ellos era una nueva fábrica de aviones situada al este de Kobe.

El avión de Smith apenas encontró oposición por parte de los japoneses. El repentino ataque cogió por sorpresa a las defensas de la ciudad. El B-25 fue acosado por dos cañones antiaéreos, pero tras haber lanzado sus bombas. Los dos cañones antiaéreos sólo tuvieron tiempo de disparar dos o tres proyectiles, pero el avión de Smith no sufrió daños y puso rumbo sur, lejos de Kobe, cruzando el extremo sur de la isla de Kyushu. Divisaron signos de actividad enemiga en las proximidades e informaron del avistamiento de tres cruceros navegando con rumbo noreste. Estos buques eran, casi con seguridad, los mismos que había visto con anterioridad Watson en el *Whirling Dervish.* En este caso no se informó de fuego antiaéreo o de acciones hostiles por parte de los buques. Sin embargo, el avión fue visto por tres cazas. A los quince minutos de haber avistado a la fuerza de la Marina Imperial, Smith vio dos cazas que realizaban prácticas de tiro sobre el agua. Estos aviones intentaron interceptar al bombardero, pero la velocidad de éste permitió a Smith dejarlos atrás sin problemas. El sargento Edward J. Saylor, el mecánico, los identificó como Ki-27, por su tren de aterrizaje fijo.

Cuando dio las novedades del ataque, la tripulación recomendó a los oficiales de información de la USAAF que se atacara Kobe, pues era un objetivo propicio. Estos informes sugirieron que la falta de defensas antiaéreas y los diversos objetivos eran susceptibles de un ataque en picado que devastaría la zona. Aunque los futuros ataques de bombardeo tendrían lugar más adelante, los equipos de información comenzaron la recopilación de datos sobre objetivos potenciales. Información sobre las localizaciones antiaéreas, globos de barrera, referencias en los mapas y objetivos apropiados proporcionó a los planificadores de futuros ataques una valiosa información. Afirmaciones como «la orilla parecía estar repleta de fábricas» y que las bombas lanzadas al azar «no podrían fallar» no pasaron desapercibidos. La próxima vez que las fuerzas de defensa o la Marina Imperial japonesa tuvieran que hacer frente a bombarderos norteamericanos en Tokio sería el 24 de noviembre de 1944, cuando 111 B-29 bombardearon la fábrica de aviones de Mushashino.

El último avión que abandonó el *Hornet* fue el pilotado por el teniente William Farrow, el *Bat out of Hell.* La misión de Farrow comenzó con el despegue a las 09:21 h. La mala mar y los vientos que afectaron a las operaciones del portaaviones castigaron al avión cuando el aparato de Farrow se deslizó hacia atrás preparándose para despegar, a la vez que la cubierta del *Hornet* se balanceaba. Por desgracia, una de las hélices del B-25 cortó el brazo de un marinero. Este desgraciado accidente fue una advertencia de lo que estaba por venir. El vuelo del B-25 estuvo libre de problemas hasta que alcanzó el objetivo designado. El intenso fuego antiaéreo en torno a Osaka obligó a Farrow a cambiar su ruta; en lugar de atacar su objetivo principal, se vio obligado a regresar a Nagoya.



Los aviones de Doolittle y la TF-16 avistaron numerosos barcos y atacaron algunos de ellos, como éste. Algunos pesqueros habían sido militarizados por la Marina Imperial y armados con cañones ligeros y ametralladoras. El *Nashville* y los aviones de los portaaviones tuvieron grandes problemas para destruir estos buques. (US Air Force)

El fuego antiaéreo en Nagoya era concentrado y Farrow tuvo que buscar objetivos al azar. Así, el *Bat out of Hell* atacó un depósito de combustible y una fábrica de aviones. Vio fuego en la zona del depósito. Mientras el avión continuaba volando hacia el sur, el bombardero, cabo Jacob D. DeShazer, avistó varios cazas japoneses que intentaban derribar el avión; DeShazer, ahora que habían lanzado sus bombas incendiarias, estaba libre para operar en la torreta dorsal. No llegó a abrir fuego, pues el B-25 volaba demasiado rápido para los aviones japoneses.

Por milagro, la totalidad de los 16 bombarderos de Doolittle escaparon sin daños del espacio aéreo más defendido del Imperio japonés. El único objetivo que les quedaba pendiente a las tripulaciones era alcanzar las zonas de aterrizaje chinas.

EL VIAJE DE LA TF-16

El regreso de Halsey a Pearl Harbor no estuvo exento de incidentes. La Marina Imperial japonesa estaba persiguiendo activamente a los portaaviones, y los peores temores de Nimitz de perder dos portaaviones aún podían hacerse realidad. El beneficio de lanzar el ataque de Doolittle antes de lo planeado fue la ventaja de poder abandonar las aguas enemigas también antes. La TF-16 tendría que esquivar a los buques vigía de la 5.ª Flota para evitar ser detectada y, con ello, atacada por cualquier elemento de ataque de largo alcance de la Marina Imperial basado en tierra. De igual modo, Halsey no podía estar seguro de que en las aguas costeras japonesas no se encontraran portaaviones, submarinos o buques de superficie que estuvieran regresando de sus operaciones en el Índico.

El mando de la Marina Imperial estaba muy activo. La búsqueda del grupo naval de ataque estadounidense continuaría hasta el 24 de abril. Yamagata ordenó al Grupo Aéreo de Kisarazu y al grupo con base en la isla Marcus que buscaran a la flota norteamericana en un radio de 700 millas náuticas. También puso a todos los aviones de Kisarazu y Tateyama en una alerta de 15 minutos en caso de que sus vuelos de reconocimiento descubrieran al enemigo o de que hubiera otros ataques adicionales.

El *Enterprise* y el *Hornet* estaban listos para la acción. Los barcos permanecieron en alerta todo el día. Ambos portaaviones compartieron las tareas de lanzar cazas Wildcat en constantes patrullas de combate aéreo. A las 11:15 h, el *Hornet* había lanzado ocho Wildcat. Además, el *Enterprise* estuvo enviando a los bombarderos en picado Dauntless del escuadrón de reconocimiento para buscar cualquier buque de la Armada Imperial que pudiera ser hostil o informar de la posición de la fuerza de ataque. Los operadores de radar del *Enterprise* detectaron algunos de los aviones de reconocimiento de largo alcance de Yamagata a las 12:14 h. Sin embargo, la distancia más cercana a la que se aproximaron fue de unos 54 km.

Escapando con rumbo este, la fuerza de combate detectó diversas fuerzas enemigas. Hacia las 14.00 h, los aviones de reconocimiento del *Enterprise* que regresaban divisaron dos barcos de patrulla enemigos. Los Dauntless hundieron uno, pero el fuego de las ametralladoras de los buques de patrulla dañó el motor de uno de los Dauntless. El aparato se estrelló cerca del *Nashville*, pero su tripulación fue rescatada sana y salva. El crucero se concentró en hundir el patrullero restante.

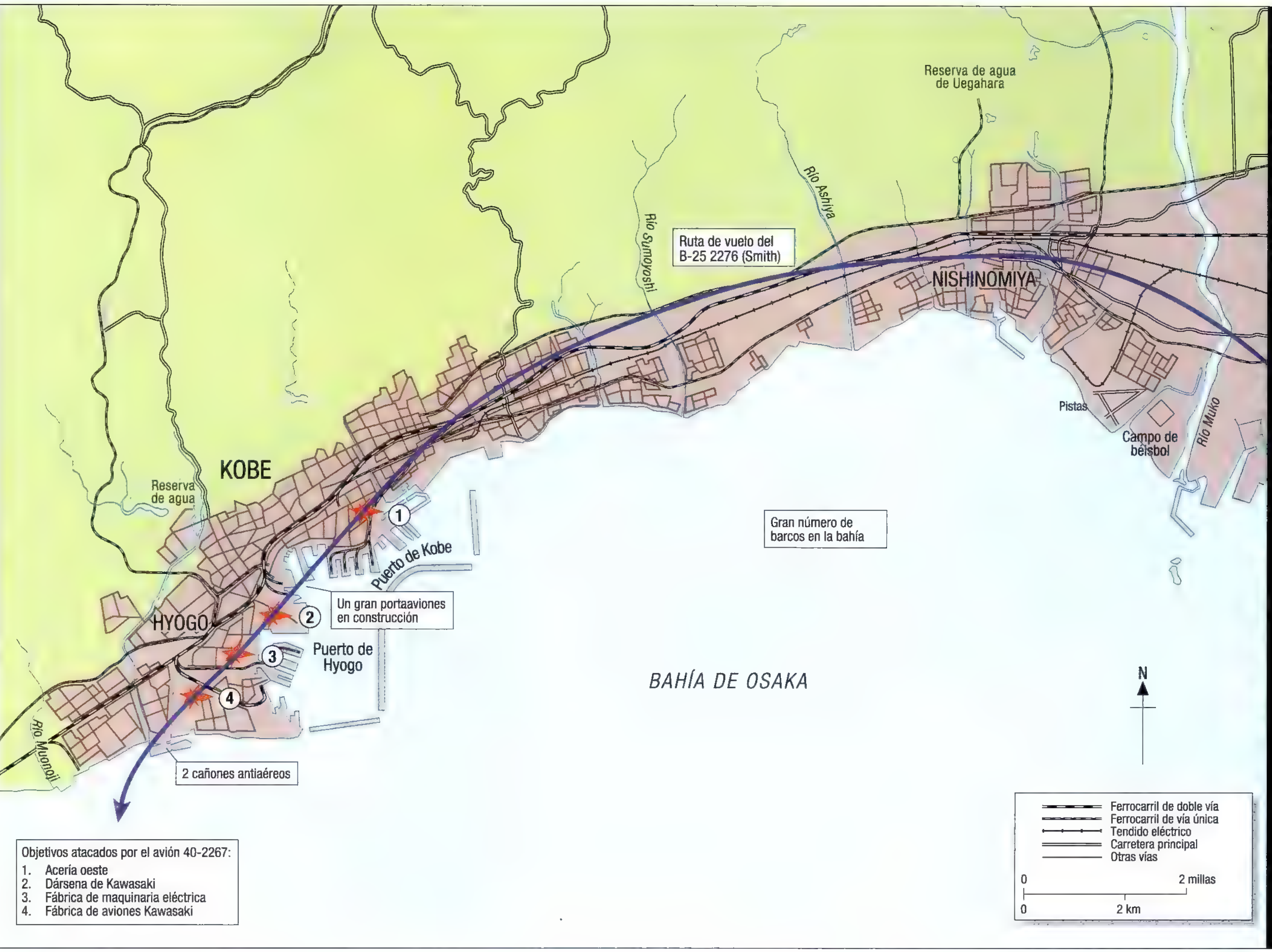
El *Nashville* había roto el contacto con el resto de los buques de la fuerza de ataque a las 14:09 h para hundir ambos barcos. Una vez los bombarderos en picado Dauntless hundieron uno de los patrulleros, el *Nashville* comenzó a acercarse al otro objetivo que estaba al norte de su posición y a unos 8.000 metros de distancia. Otros aviones procedentes del *Hornet* también ametrallaron y bombardearon el barco restante. Los bombarderos en picado lanzaron su carga de bombas desde una altura de 30 metros. El *Nashville* procedió a acercarse al buque de madera de 27 metros de eslora, pintado por completo de negro, salvo la cubierta, que era blanca. Informes procedentes del *Enterprise* indicaban que los japoneses habían izado una bandera blanca, pero este extremo no era correcto. Halsey ordenó al *Nashville* que tomara prisioneros y luego hundiera el barco. Si esto no era posible, el crucero primero debía hundir el patrullero y luego intentar rescatar a algún náufrago. Halsey advirtió al comandante del *Nashville* que no perdiera el rastro de la fuerza de combate, que proseguía su retirada y ahora estaba a una distancia de 16.200 metros y navegaba a 25 nudos rumbo a Hawai. Sin embargo, el *Nashville* descubrió que el barco japonés no quería rendirse y que no habían usado una bandera blanca. El crucero entró en acción.

Los cañones del *Nashville* abrieron fuego a las 14:24 h. Esta vez la puntería mejoró mucho. El *Nashville* se aproximó más a su objetivo que en el combate anterior con el *Nitto Maru*, y se posicionó de manera que pudiera compensar el efecto del oleaje, ya que el estado del mar todavía era malo. Aun así, utilizó 167 proyectiles para hundir el barco vigía, que desapareció bajo las aguas a las 14:46 h, a 36° 21' de latitud Norte y 155° 14' de longitud Este. Halsey quedó decepcionado por la actuación de los aviones del *Enterprise* en sus intentos por hundir los patrulleros. Hizo notar que era necesario más entrenamiento. Los aviones gastaron 12.000 balas de 12,7 mm, 800 de 7,62 mm, 12 bombas de 225 kg y 24 de 45 kg para hundir un único y pequeño navío.

Se inició el salvamento y el *Nashville* rescató a cinco marinos japoneses. Estos nuevos prisioneros indicaron que la tripulación constaba de once hombres. Finalizada la acción, el *Nashville* se reunió con los portaaviones y prosiguió rumbo a casa.

Las primeras noticias en inglés sobre el ataque contra Tokio se escucharon en el *Hornet* a las 14:45 h. El noticiario de radio japonés decía:

EL ATAQUE A KOBE



Aviones enemigos aparecieron hoy sobre Tokio poco después del mediodía por primera vez desde el comienzo de la presente guerra de Asia oriental. Causaron graves daños en escuelas y hospitales. La población japonesa ha mostrado una gran indignación.

Sin duda, los japoneses sufrieron daños colaterales como consecuencia del ataque, daños sobre los que sólo se puede especular. Otro informe radiado en japonés hizo un anuncio diferente, más específico sobre el daño.

Una gran flota de bombarderos pesados apareció sobre Tokio este mediodía y causaron graves daños en instalaciones civiles y algunos daños en fábricas. El número de muertos se cifra entre trescientos y cuatrocientos hasta el momento. No se ha informado del derribo de ningún avión sobre Tokio. Osaka también fue bombardeada. Tokio informa de varios grandes incendios todavía activos.

El resto del viaje estuvo libre de problemas para la TF-16, que llegó a Pearl Harbor en la mañana de 25 de abril.

EL DESTINO DE LAS TRIPULACIONES

Todos los aviones de Doolittle que participaron en el ataque, excepto uno, cayeron cerca o antes de sus destinos en China, con las tripulaciones saltando en paracaídas. York, a pesar de las advertencias de Doolittle, se vio obligado a aterrizar en la Unión Soviética, donde los soviéticos internaron a la tripulación. Diez tripulaciones se estrellaron en el interior de China, y cuatro tuvieron que amerizar en el mar de la China Oriental, en la provincia de Chekiang. Los aterrizajes en China y el apoyo de la población para el regreso de las tripulaciones derribadas incitaron a los japoneses a vengarse de miles de civiles inocentes. Unidades del ejército japonés organizaron la búsqueda de las tripulaciones de los bombarderos a lo largo de 32.000 km^2 durante tres meses con deseos de venganza. Tras el ataque, Chiang informó a Roosevelt de que los japoneses podían haber matado a más de 250.000 civiles como represalia y haber ocupado nuevos territorios para evitar que China se convirtiese en una posible área de estacionamiento de bombarderos.

Las largas distancias de vuelo, los cambios en la sincronización de la operación y el fracaso a la hora de advertir a las zonas de aterrizaje chinas se tradujeron en la pérdida de los aviones del ataque. El mal tiempo reinante sobre China también contribuyó de manera significativa al fracaso de las tripulaciones para navegar correctamente en la zona. Algunas tripulaciones informaron de que la visibilidad era prácticamente inexistente. El fracaso a la hora de advertir a las zonas de aterrizaje chinas significó que no había balizas de guía, bengalas o luces de aterrizaje preparadas para recibirles. La preocupación de las tripulaciones sobre la falta de combustible y el alcance fueron, en cierto modo, compensadas por un fuerte viento de cola, que alcanzó unas velocidades de 30 a 50 km/h. Doolittle también informó de que cuando algunos de sus B-25 sobrevolaron los campos de aterrizaje chinos, los chinos hicieron sonar las alarmas de ataque aéreo y apagaron todas las luces de aterrizaje.

Los múltiples aterrizajes forzosos, saltos en paracaídas y amerizajes crearon problemas a las fuerzas chinas y norteamericanas encargadas de localizar, reunir y transportar a los miembros de las tripulaciones a Chungking y a casa. Muchos tripulantes habían sufrido heridas que requerían atención



Las tripulaciones de los B-25 de Doolittle aterrizaron en China o amerizaron en sus aguas, salvo una de ellas, que lo hizo en la Unión Soviética. Doolittle y su tripulación sobrevivieron al aterrizaje forzoso. Doolittle fue ascendido a general tras el ataque. (US Navy)

médica. Tres murieron en los aterrizajes. Uno murió al saltar en paracaídas y dos se ahogaron cuando su avión amerizó.

Doolittle y su tripulación tuvo suerte, ya que saltaron a 112 kilómetros al norte de Chuchow. Fue capaz de contactar con un general chino, un oficial del directorio de la sección occidental para la provincia de Chekiang, que estuvo de acuerdo en buscar al resto de sus tripulaciones. Las afirmaciones japonesas sobre el ataque enfatizaban el daño causado a los objetivos civiles y las pérdidas de vidas inocentes. Las emisiones de radio de Tokio afirmaban que se habían derribado nueve aviones durante el ataque. Doolittle desconocía los daños causados a los japoneses y el destino de sus bombarderos.

Informes parciales procedentes de China llegaron a Washington. Doolittle pudo informar a Arnold de que el ataque había sorprendido a los japoneses, pero que se había perdido la fuerza de ataque. La reacción inicial de Arnold ante Roosevelt era una mezcla de emociones. En un memorándum del 21 de abril ante al presidente, reconocía el impacto estratégico del ataque, pero era escéptico sobre la operación. Su opinión era:

> *Desde el punto de vista de una operación de la Fuerza Aérea, el ataque no era un éxito, pues ningún ataque triunfa cuando las pérdidas superan el diez por ciento, y ahora parece que hemos perdido todos los aviones.*

A pesar de ello, Roosevelt y el país celebraron el ataque de Doolittle. Las dudas iniciales de Arnold revelaban que contempló el ataque desde un punto de vista táctico y no estratégico. Posteriores informes reconocieron el gran valor del ataque para la moral de Estados Unidos y el impacto que causó a la de las fuerzas armadas japonesas. Doolittle estaba preocupado por la perdida de todos los aviones, según los informes iniciales. Pensaba que regresaba a Washington con un fracaso y que tendría que enfrentarse a un consejo de guerra. Sus dudas desaparecieron pronto.

A medida que eran encontradas las tripulaciones y las noticias del ataque se extendían, los líderes del país mostraron su orgullo por el primer ataque de Estados Unidos a Japón. Doolittle se convirtió en uno de los primeros

Cuando el raid de Doolittle hubo comenzado, las fuerzas armadas japonesas ordenaron a todas las unidades disponibles que emprendieran la búsqueda del origen de la incursión norteamericana. El *Akagi* navegó a toda máquina y detectó a la TF-16, aunque no logró alcanzarla. (National Archives)



héroes de guerra norteamericanos. Fue ascendido a general de brigada el día siguiente del ataque, y más tarde recibió la Medalla de Honor del Congreso. Arnold había ordenado con anterioridad que todos los miembros de la tripulación recibieran la Cruz de Vuelo Distinguido.

Cuando las tripulaciones llegaron a Chungking, fueron condecoradas por el Gobierno chino. Tras esto, fueron enviados a la India y, al fin, a casa. Los únicos que no regresaron fueron los tripulantes de los aviones de Farrow, Hallmark y York. Farrow y Hallmark tuvieron un destino común: aterrizaron en territorio chino controlado por los japoneses y fueron capturados. Los japoneses mantuvieron a las dos tripulaciones, compuestas por ocho miembros (dos se habían ahogado), en la ocupada Shangai, pero luego fueron transferidos a Tokio durante unos 46 días. En prisión, fueron interrogados y torturados para obtener confesiones firmadas, según las cuales Doolittle había atacado de forma deliberada objetivos civiles. El 18 de junio, el ejército japonés envió de vuelta a Shanghai a las tripulaciones, para que esperaran al juicio en la prisión militar de Kiangwan.

Los fiscales japoneses iniciaron el juicio el 28 de agosto. Los desafortunados tripulantes del *Green Hornet* y del *Bat out of Hell* no tuvieron la oportunidad de hablar durante el juicio, ni de defenderse contra los cargos de haber matado a mujeres y niños inocentes de manera intencionada. Las confesiones firmadas, escritas en japonés, sellaron su destino. Todos fueron condenados a muerte. Sin embargo, sólo Hallmark, Farrow y el sargento Harold Spatz fueron ejecutados el 15 de octubre de 1942. Los cinco miembros restantes fueron condenados a cadena perpetua, sobreviviendo a tres años de brutal encarcelamiento, con la excepción del subteniente Robert J. Meder, que murió de malnutrición el 1 de diciembre de 1943.

El avión de York aterrizó en la provincia de Primorski, a unos 50 kilómetros al norte de Vladivostok, en la URSS. El personal militar soviético inspeccionó el avión en cuanto aterrizó. York y sus hombres no sabían que tipo de recepción tendrían. Una vez se identificaron como «Americanski», recibieron un buen trato. La tripulación no reveló su misión e intentaron hacer creer a los oficiales soviéticos que venían de Alaska, pero su verdadera misión fue descu-

LUGARES DE ATERRIZAJE PREVISTOS Y ATERRIZAJES REALES TRAS EL RAID DE DOOLITTLE



El ataque de Doolittle fue el preludio de futuros bombardeos norteamericanos contra las islas japonesas. En esta fotografía de Tokio se puede ver el área por la que las tripulaciones tenían que navegar y seleccionar sus objetivos. (Military History Institute)



bierta con posterioridad. Por desgracia, los intentos diplomáticos de Estados Unidos no lograron su liberación y fueron internados; para empeorar aún más la situación, el Gobierno estadounidense tuvo que pagar 30.000 rublos al mes por los costes del internamiento. La tripulación fue enviada a Okuna, 300 kilómetros al sur de Moscú, y luego a Okhansk, en el extremo occidental de Siberia. Con posterioridad fueron enviados a Asia central. York sobornó a un guarda, que le ayudó a huir y cruzar la frontera con Irán. Logró llegar a una embajada británica, donde fue acogido.

CONSECUENCIAS

El raid de Doolittle causó un gran impacto, tanto militar como psicológico, en ambos bandos. Con sólo dieciséis B-25, el riesgo calculado de Doolittle rindió unos magníficos resultados en términos estratégicos. Alteró el curso de la guerra en el teatro del Pacífico, con efectos inmediatos. Tanto las fuerzas armadas, como el Gobierno y la población de Japón despertaron de su sueño de seguridad e imaginada invencibilidad creada por la «enfermedad de la victoria». Despertaron a la fría realidad de enfrentarse a un enemigo determinado. El ataque de Doolittle demostró a los japoneses que eran vulnerables ante un ataque. Una vez los japoneses hubieron identificado a Doolittle como el comandante del ataque, bautizaron el ataque como «do-little» («poca cosa») o «did-little» («hizo poca cosa»). Sin embargo, esta incursión «did-little» obligó a los líderes japoneses a alterar sus planes, y dio un fuerte empuje a la moral estadounidense. Estados Unidos fue capaz de cambiar su actitud estratégica y pasar de la defensiva al ataque, demostrando con ello su capacidad militar a todas las potencias del Eje.

El emperador y sus líderes militares quedaron horrorizados porque fueron bombardeados objetivos situados alrededor del Palacio Imperial. El ataque avergonzó y humilló a los altos mandos del Ejército y de la Marina, en particular a Yamamoto. Esta acción obligó a desviar una parte considerable de recursos de futuras conquistas para intentar aniquilar a la Flota del Pacífico norteamericana. Además, las fuerzas armadas japonesas tuvieron que destinar sus limitados recursos a defender las islas metropolitanas. Por ejemplo, la Marina Imperial fue obligada a incrementar su cobertura aérea y de patrulla, mientras que el ejército envió unidades de caza adicionales para la defensa de Japón. La Fuerza Aérea japonesa organizó cuatro grupos de caza, unos 250 aviones, para defender el archipiélago de futuros bombardeos. Estas acciones privaron a las unidades de combate de primera línea de vitales fuerzas de caza que perjudicarían las capacidades ofensivas y defensivas japonesas en el suroeste del Pacífico.

MIDWAY: EL PUNTO DE INFLEXIÓN

Uno de los cambios más profundos en la estrategia japonesa fue el cambio de su perímetro de expansión defensivo en el área del suroeste del Pacífico para concentrarse en el Pacífico central. El alto mando de la Marina Imperial quería avanzar hacia Nueva Guinea para cortar las líneas de suministro entre Estados Unidos y Australia. En su lugar, el temor a nuevos ataques contra el emperador y otros objetivos en Japón hizo plantear una estrategia en dos frentes. Continuarían operando en el suroeste del Pacífico y avanzarían hacia las islas Salomón; y también hacia Port Moresby, en Nueva Guinea, una vez que la Marina de Estados Unidos fuera neutralizada. Como mínimo, estas conquistas permitirían a Japón amenazar la ruta norte a Australia.



Los norteamericanos consideraron que habían recuperado su sentido del honor al contraatacar a Japón. Esta caricatura de un periódico de la época ilustra la sed de venganza existente en esos momentos. (National Archives)

Futuras operaciones incluirían la toma de Samoa, Fidji, Nueva Caledonia y las Nuevas Hébridas, lo cual proporcionaría bases para avanzar más hacia el sur y amenazar las rutas entre Australia y América. Esta condición permitiría a la Marina Imperial extender sus operaciones más hacia el este, hacia Hawai. Los estrategas del Ejército podrían intensificar su campaña en el Pacífico suroeste, una vez que la amenaza de la Flota del Pacífico estadounidense fuera eliminada.

Tras el ataque de Doolittle, la Flota del Pacífico estadounidense tenía cinco portaaviones en el teatro de operaciones: el *Hornet,* el *Enterprise,* el *Lexington,* el *Saratoga* y el *Yorktown.* Si la Marina Imperial se enfrentaba a Estados Unidos en una batalla, su superioridad numérica en portaaviones le permitiría derrotar a los estadounidenses y eliminar cualquier futura amenaza aeronaval. Además, los japoneses podrían tener una oportunidad de avanzar sin obstáculos hacia Hawai. Si Estados Unidos tuviera las bases en Hawai aisladas o capturadas, entonces tendrían que plantear sus operaciones desde la costa oeste o desde Alaska, lo cual causaría graves problemas logísticos y operacionales para los norteamericanos. Estas condiciones sellarían la victoria definitiva del Imperio.

Yamamoto había empezado a diseñar un plan ofensivo para derrotar a la Flota del Pacífico y avanzar hacia Midway ya antes del ataque de Doolittle. Elementos de la Flota Combinada de Yamamoto tenían algunas reservas con respecto al plan. Pese a ello, el mando de la Marina Imperial aprobó los principios de la operación el 5 de abril. El alto mando no podía oponerse a tal operación, ya que también eran considerados responsables del fracaso en la protección del emperador. El 5 de mayo, el almirante Nagano Osami, jefe del alto mando de la Marina japonesa, aprobó el plan de Yamamoto. El Cuartel General Imperial de Nagano permitía a Yamamoto «llevar a cabo la ocupación de la isla de Midway y puntos clave en las Aleutianas occidentales en colaboración con el Ejército». Estas acciones aproximaban a los japoneses más a Hawai y quizás empujara a los norteamericanos a entrar en combate. El ataque a las Aleutianas se convertiría en una maniobra de distracción. El

provocador avance hacia Hawai estaba calculado para atraer a la Flota del Pacífico a una batalla decisiva y para dar a la Marina Imperial la oportunidad de destruir a su némesis.

Otra demostración adicional del peligro para las futuras operaciones militares japonesas tuvo lugar en la batalla del mar del Coral. La progresión japonesa en el Pacífico suroccidental era obstaculizada por las acciones de los portaaviones estadounidenses. Una fuerza naval combinada de Estados Unidos y Australia había rechazado los intentos del grupo de invasión de Port Moresby en dirección a Nueva Guinea. La Marina Imperial logró una victoria táctica, ya que la Marina norteamericana perdió el portaaviones *Lexington,* mientras que los japoneses sólo sufrieron el hundimiento de un portaaviones ligero. Sin embargo, la batalla del mar del Coral fue una victoria estratégica para los Aliados; la expansión japonesa estaba frenándose y empezaba a retroceder. Estas actuaciones sólo sirvieron para fortalecer el plan Midway, ahora denominado operación «MI».

Midway sería el punto de inflexión de la campaña del Pacífico. Estados Unidos infligió a los japoneses una aplastante derrota, hundiéndoles cuatro portaaviones. Su invasión de Midway fue rechazada y la toma de las Aleutianas occidentales, un esfuerzo baldío. El balance estratégico en el mar cambiaría para siempre después de Midway, y abriera el camino de la victoria a los Aliados, que empezarían a recuperar el territorio ocupado por los japoneses.



Doolittle continuaría ascendiendo en la jerarquía de la Fuerza Aérea del Ejército. Ostentaría diversos mandos en África del Norte y Europa, y finalizaría la guerra como teniente general. (US Air Force)

AMÉRICA EN PIE DE GUERRA

Roosevelt estaba extasiado con los resultados del ataque, que sirvió para demostrar tanto que Estados Unidos era capaz de pasar a la ofensiva como que los japoneses eran vulnerables. Las informaciones de Tokio sobre una cadena interminable de éxitos eran ya cuestionables. La moral ascendió en las semanas siguientes tras el aviso de Roosevelt, el 21 de abril, del ataque, que según él había partido de una nueva base en «Shangri-La», una referencia a un lugar mítico. No reveló ninguna información sobre el *Hornet* o la TF-16. Atacar el corazón de Japón como venganza por Pearl Harbor, aunque sólo fuera parcialmente, devolvía a Estados Unidos su honor.

Sin embargo, el país no se podía permitir usar sus recursos en organizar otro ataque similar al de Doolittle. Esto podría perjudicar los esfuerzos de construir bombarderos de largo alcance como el B-29. Creó incertidumbre en las mentes de los líderes japoneses sobre dónde y cuándo Estados Unidos atacaría de nuevo. El pequeño ataque de Doolittle abrió muchas mentes, y Halsey afirmó que se trataba de «una de las acciones más valientes de toda la historia militar».

El ataque también sirvió para otros objetivos. King había sido crítico con la estrategia de «primero Alemania», creía que los japoneses eran los principales enemigos a los que derrotar. Una derrota en el Pacífico significaría una amenaza contra Hawai y la costa oeste. La estrategia de Roosevelt cambió de arriba abajo, ya que el principal ataque estratégico tuvo lugar en Japón, en lugar de Alemania. King demostró que Estados Unidos podía ganar la guerra en el Pacífico y que la TF-16 y Doolittle habían lanzado el primer gran ataque victorioso estadounidense en la Segunda Guerra Mundial.

Aunque encantado con el ataque, aún existía una cierta consternación en el Ministerio de la Guerra. Algunos estrategas del Ejército replicaron que tres de los ocho portaaviones japoneses podrían lanzar un ataque de ven-

El ataque de Doolittle espoleó a Estados Unidos a incrementar su producción industrial y reforzó la moral de la población y la de los militares. A partir de 1942, la nación se convirtió en un vital productor de armamento y suministros que apoyaría las operaciones en todos los teatros de la guerra. (National Archives)



Los bombarderos de la Fuerza Aérea regresarían a Japón al final de la guerra. Los bombarderos B-29 atacaron Kobe el 20 de junio de 1945, y lanzaron sus bombas cerca de los objetivos originales de Doolittle próximos a la costa. (National Archives)



ganza similar a Seattle o Los Ángeles. El ministro de la Guerra, Henry L. Stimson, estaba muy preocupado por la reacción japonesa. Discutió de sus temores con el jefe del Estado Mayor, el general George C. Marshall, referentes al «peligro de un ataque japonés en la costa oeste». El G-2 del Cuartel General del Ejército, es decir, el departamento de información, temía que la venganza japonesa pudiera llegar con «un contraataque con portaaviones». Los japoneses también podrían atacar el canal de Panamá o intentar algún ingenioso plan de venganza. Marshall reforzó las defensas a lo largo de la costa oeste enviando defensas aéreas adicionales y fuerzas de tierra. Todas estas medidas enfatizaron el teatro del Pacífico.

RECORDANDO EL RAID, HOY

Los interesados en los lugares históricos relacionados con el ataque de Doolittle se sentirán un poco decepcionados. La mayoría de las localizaciones japonesas fueron borradas del mapa por los ataques estratégicos de la USAAF o las consecuencias del desarrollo de posguerra. Sin embargo, hay algunos lugares históricos y museos que han preservado la memoria y objetos del ataque. Muchos de estos lugares están localizados a lo largo de Estados Unidos y muestran un amplio contexto del ataque en relación con la campaña del Pacífico en general.

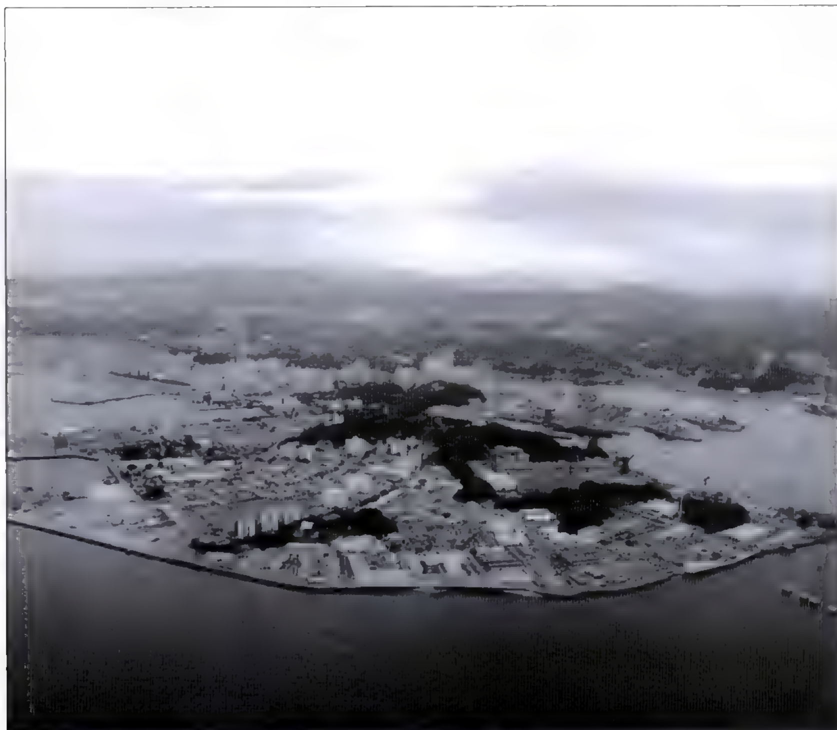
Uno de los lugares relacionados con el ataque de Doolittle es el aeropuerto del condado de Lexington (Carolina del Sur). El Ministerio de la Guerra mejoró sus instalaciones en 1941 con la ampliación de la longitud de las pistas, con la construcción de nuevos edificios, infraestructuras y otros elementos de apoyo para optimizar la capacidad del aeropuerto en el soporte de operaciones militares. En febrero de 1942, Doolittle solicitó voluntarios del 17.º Grupo de Bombardeo que servían en estas instalaciones. Hoy es la base del aeropuerto metropolitano de Columbia, en las afueras al oeste de Columbia, la capital estatal de Carolina de Sur, y está cerca de varias autopistas: I-20, I-26 e I-77.

El área de entrenamiento de los participantes en el ataque de Doolittle en Eglin Field (Florida) es ahora la base aérea de Eglin. Eglin acoge el Centro de Armamento de la Fuerza Aérea, la 33.ª Ala de Caza y el Laboratorio de Investigación de la Fuerza Aérea (Departamento de Municiones) y otros departamentos. La base está localizada en la península de Florida, entre Fort Walton Beach, en el golfo de México, y Niceville. La base está cerrada al público. Sin embargo, existe un gran museo junto a la puerta principal de la base. El Museo de Armamento guarda varias bombas, misiles, cohetes y otro armamento de interés para los entusiastas de la aviación. La entrada es gratuita y está abierto todos los días, salvo los festivos nacionales. El museo está situado entre la Autopista 85 y la carretera estatal 189.

El Depósito de la Aviación de Sacramento, hoy base aérea de McClellan, ya no es una instalación militar en activo. Sirvió como depósito para labores de mantenimiento y actividades de logística para la Fuerza Aérea del Ejército y la Fuerza Aérea hasta su cierre en julio de 2001. Las instalaciones están abiertas al público. El Museo de Aviación McClellan se encuentra dentro de la antigua base. Contiene exhibiciones sobre el ataque de Doolittle y varios aviones, como por ejemplo algunos de los aparatos que sirvieron durante la guerra fría, desde el P-80B hasta el A-10A. El museo está abierto todos los días, salvo las fiestas federales, y está a cargo de personal voluntario. Se llega a McClellan por la I-80 que atraviesa Sacramento, la capital del estado de California.

Más al oeste se encuentra la antigua base aeronaval de Alameda. Las instalaciones militares están cerradas y el lugar está abierto al público. Emplazada en la orilla oeste de la Bahía de San Francisco, Alameda está al oeste de Oakland y justo al sur del puente de la Bahía de San Francisco-Oakland. La

Yokosuka, uno de los objetivos clave de la incursión, es hoy una importante base naval de Estados Unidos. Pueden apreciarse las colinas bajas sobre las que el teniente Edgar E. McElroy tuvo que volar para escapar del fuego antiaéreo japonés. McElroy destruyó diversas instalaciones y dañó el *Ryuho*, un portaaviones que estaba en esos momentos en el dique seco. (Department of Defense)



antigua base aeronaval acoge ahora el museo del USS *Hornet*. El CV-8 *Hornet* lanzó el ataque de Doolittle y fue hundido en 1942. Pese a ello, el museo abarca un amplio período de la historia naval de la Marina de Estados Unidos. El museo expone el CV-12, el reemplazo del CV-8. El CV-12 sirvió durante toda la Segunda Guerra Mundial y fue retirado en 1970. Recuperó a los astronautas de las misiones Apolo 11 y Apolo 12.

La última gran área que se puede visitar es Pearl Harbor. La base naval de Pearl Harbor, cerca de Honolulu (Hawai), sigue en servicio activo. Como Eglin, el acceso a ciertas instalaciones está restringido al público. Sin embargo, se pueden visitar algunos lugares interesantes. Se llega a la base por la carretera H-1. El memorial del USS *Arizona* da acceso a un recorrido libre por los restos de la nave y situa en su contexto los sucesos de las fases iniciales de la campaña del Pacífico. El siguiente paso es el USS *Bowfin*, un submarino de la Segunda Guerra Mundial. El aporte más reciente es el USS *Missouri*, un acorazado veterano de muchas campañas en el Pacífico, y lugar de la rendición incondicional japonesa el 2 de septiembre de 1945. En él se puede viajar desde el principio hasta el final de la participación de Estados Unidos en la guerra sin moverse del lugar.

Los daños causados por las acciones militares, el gran crecimiento de la población tras la guerra y el desarrollo han cambiado la fisonomía de Japón. Pese a que lugares tan importantes como el Palacio Imperial permanecen en Tokio, no hay muchas referencias visibles del ataque. Se puede llegar a la bahía de Tokio y visitar muchas de las grandes áreas sobrevoladas por los B-25. Yokosuka es ahora, por ironía, una gran base naval de Estados Unidos para su Flota del Pacífico. Similar a otras bases militares en activo, está cerrada al público. Sin embargo, se puede ver una gran parte de Yokosuka desde la costa. Gran parte de la orilla de la bahía de Tokio, Kobe y Nagoya han cambiado por la modernización y la reconstrucción.

BIBLIOGRAFÍA

Conn, Stetson, Engleman, Rose C. y Fairchild, Byron, *Guarding the United States and its Outposts*. Washington DC: Centro de Historia Militar, 1989.

Cox, Alvin D., *Strategic Bombing in the Pacific 1942-45* en *Case Studies in Strategic Bombardment,* Editorial R. Cargill Hall. Washington DC: Programa de museos e historia de la Fuerza Aérea, 1998.

Craven, F.S., *Report of Sinking Two Enemy Patrols on 18 April 1942.* USS Nashville: 21 de abril de 1942 (desclasificado).

Cuartel General del USAFE y el Octavo Ejército, *Homeland Air Defence Operations Record Japanese Monograph 157* (sin fecha).

Cuartel General del USAFE y el Octavo Ejército *Homeland Operations Record Japanese Monograph 17* (sin fecha).

División de análisis militar, *United States Strategic Bombing Survey (Pacific) Japanese Air Power* (julio de 1946).

Doolittle, James, *I Could Never Be So Lucky Again*. Bantam Books, Nueva York, 1991.

Fuerza Operativa Dieciséis, *US Pacific Fleet War Diary April 1, 1942 to April 30, 1942*, A 12-1 Publicación número 0025 (desclasificado).

Greening, Charles R., *The first joint action*. Norfolk, Va, Escuela del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, 21 de diciembre de1948 (desclasificado).

Glines, Carrol V., *The Doolittle Raid*. Orion Books, Nueva York, 1988.

Glines, Carrol V., *Doolittle's Tokio Raiders*. Van Nostrand, Princeton NJ, 1964

Houston, John W., *American Air Power Comes on Age: General Herny «Hap» Arnold's World War II Diaries*. Maxwell AFB. Air University Press, 2002.

Jefe asistente de la Sección de Información, *Material sobre el raid de Tokio*, localizado en el rollo de microfilme A 1289 de la Agencia de Investigación Histórica de la Fuerza Aérea, Maxwell AFB, Al (desclasificado).

Jefe asistente de la Sección de Información, *Report of the Doolittle Raid, 18 April 1942*, localizado en el rollo de microfilme A 1250 de la Agencia de Investigación Histórica de la Fuerza Aérea, Maxwell AFB, Al (desclasificado).

Mitscher, Marc A., *Report of Action, April, 18, 1942 With Notable Events Prior and Subsequent Thereto,* publicación número 0015. USS *Hornet*, 28 de abril de 1942 (desclasificado).

Morison, Samuel Elliot, *History of United States Naval Operations in World War II,* volumen III *The Rising Sun in the Pacific 1931-April 1942.* Little, Brown y otros, Boston, 1955.

Murray, G.D., *Report of Action in Connection with the Bombing of Tokio on April 18, 1942* (Cero menos diez) publicación número 0 A088. USS *Enterprise*, 23 de abril de 1942 (desclasificado).

Nelson, Craig, *The First Heroes.* Viking, Nueva York, 2002.

Nimitz, Chester W., *Report of Action in Connection with the Bombing of Tokio on April 18, 1942.* Archivo del CINCPAC número A16(4)/(01). 4 de mayo de 1942 (desclasificado).

Potter, E.B., *Nimitz.* Naval Institute Press, Annapolis, MD, 1976.

Potter, E.B., *Seapower.* Naval Institute Press, Annapolis, MD, 1981.

Schultz, Duane, *The Doolittle Raid*. Martin's Press, Nueva York, 1988.

Sección de historia militar, *Homeland Defense Naval Operations December 1941-March 1943, Part One, Japanese Monograph 109*. Cuartel general del Ejército, Extremo Oriente, Tokio, 24 de marzo de 1953.

Sherry. Michael S., *The Rise of the American Air Power: The Creation of Armageddon,* Yale University Press, New Haven CT, 1987.

Silverstone, Paul S., *US Warships of World War II.* Doubleday, Garden City NY, 1965.

Spector, Ronald H., *Eagle Against the Sun.* Vintage, Nueva York CT, 1985.

ÍNDICE

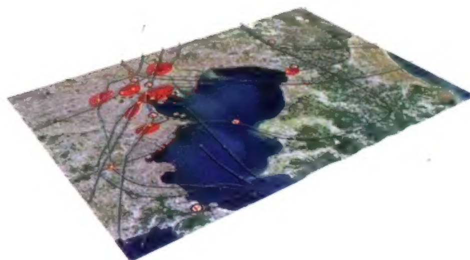
Las cifras en **negrita** corresponden a ilustraciones.

Bombas sobre Tokio:
Estados Unidos contraataca

Clayton K.S. Chun



La situación estratégica de Estados Unidos a inicios de 1942 era pésima. Estaba en continua retirada desde Pearl Harbor, y grandes áreas, como Filipinas, se habían rendido. Además, Estados Unidos se estaba preparando para lo peor, una posible ofensiva japonesa en Hawai y en la costa oeste.
Los japoneses, por su parte, habían asegurado un perímetro bien defendido y estaban listos para expandirse aún más. Con un uso imaginativo de la doctrina de las armas combinadas, el raid de Doolittle fue una manera espectacular de contraatacar con rapidez.



Este libro examina la planificación, ejecución y resultados de este ataque innovador, que demostró que los japoneses no eran, en absoluto, invencibles, e insufló una decidida moral de combate a todo el pueblo estadounidense.

